

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/350134720>

# Buku Migrasi Diaspora dan Bajak Laut Bugis

Book · March 2021

---

CITATIONS

0

READS

700

3 authors, including:



[Alamsyah Alamsyah](#)

Universitas Diponegoro

14 PUBLICATIONS 1 CITATION

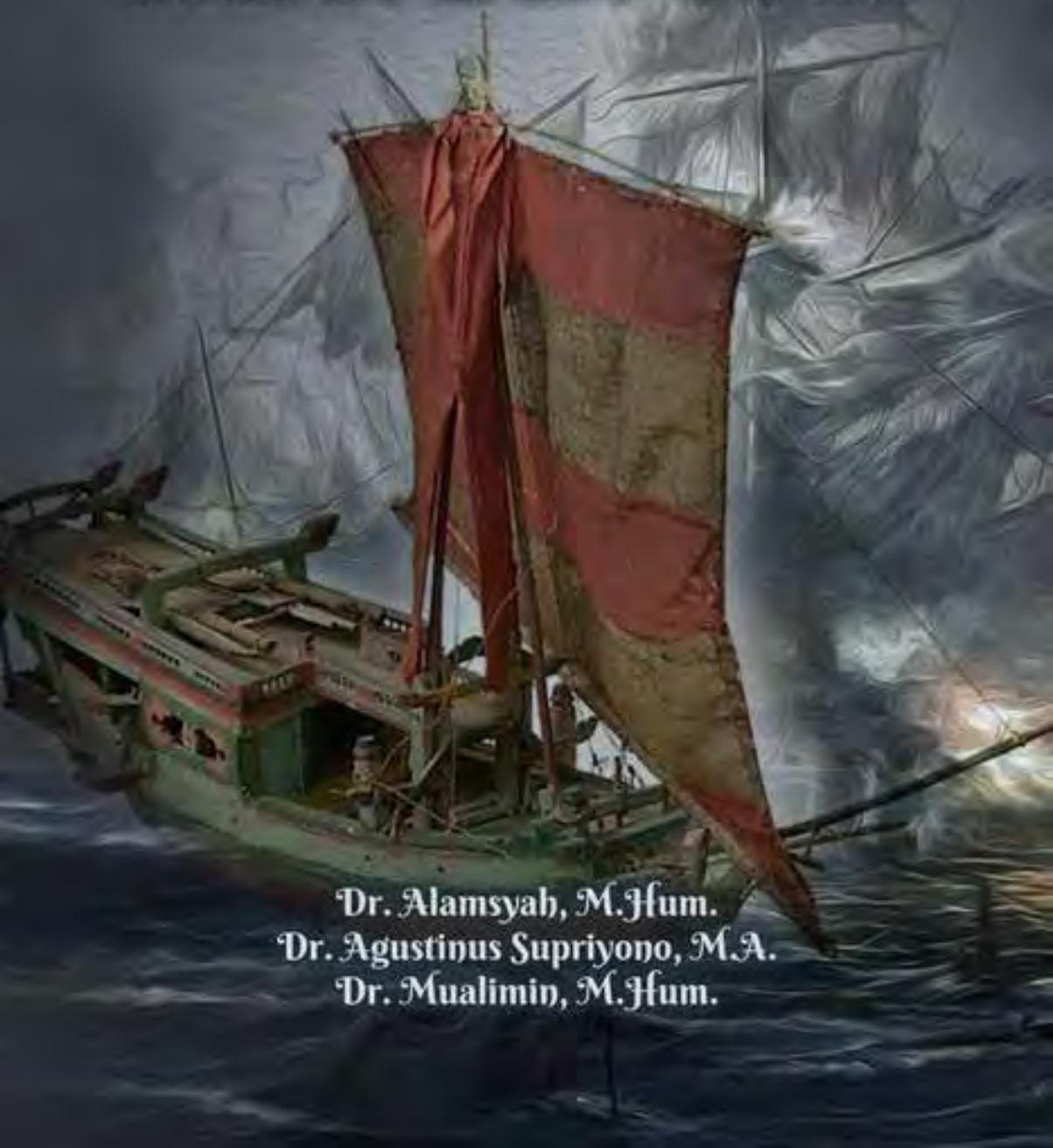
SEE PROFILE

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



History and culture [View project](#)

# MIGRASI, DIASPORA DAN BAJAK LAUT BUGIS



Dr. Alamsyah, M.Hum.  
Dr. Agustinus Supriyono, M.A.  
Dr. Mualimin, M.Hum.

# MIGRASI, DIASPORA, DAN BAJAK LAUT BUGIS



Penulis :

**Dr. Alamsyah, M.Hum.**  
**Dr. Agustinus Supriyono, M.A.**  
**Dr. Mualimin, M.Hum.**

**TigaMedia**

Penerbit | Percetakan

2020

# **MIGRASI, DIASPORA, DAN BAJAK LAUT BUGIS**

## **Penulis**

Dr. Alamsyah, M.Hum.

Dr. Agustinus Supriyono, M.A.

Dr. Mualimin, M.Hum.

Cetakan Pertama, Desember 2020

15,5 x 23 cm

x + 234 Halaman

ISBN : 978-602-5669-99-6

Hak Cipta dilindungi Undang-Undang

Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini

Tanpa izin tertulis dari Penulis

## **Diterbitkan oleh:**

CV. TIGAMEDIA PRATAMA

Jl. Bulusan VI No. 42 Tembalang - Semarang

Tembalang - Semarang

[www.tigamedia.id](http://www.tigamedia.id)

## **KATA PENGANTAR**

Bicara tentang bajak laut, pada dasarnya berbicara tentang kekerasan di laut. Keberadaan bajak laut, sebagian ada yang menganggap aktivitas ini sebagai bentuk keberanian untuk melawan dominasi kolonial, namun sebagian besar memandang sebagai suatu kejahatan. Aktivitas bajak laut sudah ada sejak zaman kuno hingga sekarang. Pada abad XVI dan XVII, keberadaan bajak laut di nusantara dipercepat dengan kehadiran bangsa Eropa. Keberadaan bangsa Eropa ini membuat beberapa wilayah berhasil dikuasai. Mereka juga melakukan monopoli perdagangan di beberapa pelabuhan di nusantara. Akibatnya, para penguasa lokal yang disingkirkan dan penduduk lokal semakin tidak nyaman. Mereka melakukan migrasi meninggalkan tanah airnya, menyebar ke berbagai wilayah dan sebagian menjadi bajak laut. Mereka ada yang bermukim di Jawa, Banten, Jambi, Palembang, dan di tempat-tempat yang jarang penduduknya. Saat menjadi bajak laut, mereka mempunyai pangkalan sendiri.

Bajak laut melakukan aktivitas perompakan, penjarahan, pembakaran, penculikan, dan menyiksa para tawanan. yang kemudian diperdagangkan sebagai budak. Mereka melakukannya secara terorganisir dengan menggunakan kapal layar. Mereka memiliki reputasi yang mampu membuat sebuah kota tunduk dan takluk pada kekuasaannya. Penguasa atau raja tidak jarang menggunakan bajak laut untuk menjaga dan meluaskan daerah kekuasaannya

Oleh karena itu buku ini hadir untuk mengisi khasanah referensi tentang sepak terjang bajak laut di Nusantara pada abad VII sampai abad XIX. Abad VII dipandang sebagai embrio kehadiran bajak laut yang terekam dalam berbagai sumber. Keberadaan mereka mengalami pasang surut dan penuh dinamika, ada saatnya berkembang dan jaya. Namun pada abad ke XIX, keberadaan bajak laut ini mengalami kemunduran. Kajian ini memfokuskan pada suku Bugis. Suku ini merupakan salah satu suku yang terdapat di kepulauan Sulawesi. Mereka juga menjadi salah satu bajak laut di nusantara yang cukup disegani. Aktivitas bajak laut Bugis berkaitan dengan suku Bugis. Keberadaan suku bugis tidak hanya sebagai bajak laut, namun juga sebagai korban keganasan aktivitas bajak laut lain yang terdapat di nusantara.

Dalam melakukan aktivitas sebagai bajak laut, mereka membangun relasi dengan bajak laut lain yang ada di nusantara, utamanya pada masa VOC dan masa Hindia Belanda. Selain itu, buku ini juga menggambarkan mengenai budaya maritim suku Bugis dan diaspora atau penyebaran ke berbagai wilayah yang dilakukan oleh suku Bugis.

Buku ini hadir sebagai salah satu luaran penelitian yang berjudul “Konstruksi Keterlibatan Orang-Orang Bugis Dalam Perompakan di Perairan Indonesia Pada Masa Kolonial”. Penelitian ini merupakan Penelitian Dasar yang dibiayai oleh Direktorat Riset dan Pengabdian Masyarakat Kementerian Riset dan Teknologi / Badan Riset dan Inovasi Nasional tahun 2020. Oleh karena itu tim peneliti mengucapkan terima kasih dan penghargaan

yang tinggi kepada Kementerian Riset dan Teknologi / Badan Riset dan Inovasi Nasional Republik Indonesia dan Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LPPM) Universitas Diponegoro yang telah memberi kepercayaan melaksanakan penelitian ini. Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada saudara Vicky Verry Angga, M.Hum. yang telah membantu mencarikan data sekaligus terlibat dalam proses penulisan buku ini.

Semoga karya ini menjadi kontribusi tim peneliti dalam membangun khazanah referensi tentang kemaritiman dan bajak laut di Nusantara.

Semarang. Desember 2020

Penulis

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>BAB I</b>	
<b>BAJAK LAUT: ISTILAH, KONSEP, DAN SEJARAH</b>	1
Makna dan Istilah Bajak Laut	1
Pertentangan Makna Bajak Laut di Nusantara	6
Sejarah Bajak Laut di Dunia	7
<b>BAB II</b>	23
<b>PEMETAAN BAJAK LAUT DI NUSANTARA ABAD VII HINGGA ABAD XIX</b>	
Bajak Laut Nusantara Abad VII – XIX	23
Meningkatnya Bajak Laut Nusantara	37
Pemetaan Wilayah Bajak Laut di Nusantara	43
Pemetaan Pelaku Bajak Laut di Nusantara	81
<b>BAB III</b>	95
<b>MARITIM DAN BAJAK LAUT DI SULAWESI ABAD XVI – XIX</b>	
Budaya Maritim di Sulawesi	95
Kota Pelabuhan Niaga di Sulawesi	99
Aktivitas Bajak Laut di Sulawesi Abad XVI - XIX	104
<b>BAB IV</b>	113
<b>PENOPANG DUNIA MARITIM BUGIS</b>	
Sampan	114
Perahu	119
<b>BAB V</b>	157
<b>MIGRASI DAN DIASPORA BUGIS</b>	
Migrasi	157
Diaspora	166

<b>BAB VI</b>	<b>KETERLIBATAN ORANG BUGIS</b>	178
	<b>DALAM BAJAK LAUT</b>	
	Bajak Laut Sulawesi	178
	Bajak Laut Bugis	185
<b>BAB VII</b>	<b>SIMPULAN</b>	207
	<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	213

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
<b>Gambar 1</b>	Perahu <i>Lepa-lepa</i> 116
<b>Gambar 2</b>	Perahu <i>Lepa-lepa</i> , tahun sebelum 1941 116
<b>Gambar 3</b>	Lukisan Perahu <i>Bilolang</i> 118
<b>Gambar 4</b>	Sampan <i>Birowang</i> 119
<b>Gambar 5</b>	Lukisan perahu Soppe 120
<b>Gambar 6</b>	Seorang wanita tua suku Bajo sedang melaut menggunakan Soppe 121
<b>Gambar 7</b>	Perahu Jarangka bermotor 123
<b>Gambar 8</b>	Perahu Sandeq berlayar melawan angin 125
<b>Gambar 9</b>	Perahu <i>Toop</i> berlabuh di Selat Malaka, tahun 1841 127
<b>Gambar. 10</b>	Lukisan Perahu Pajala Bugis-Makasar tahun 1803 130
<b>Gambar 11</b>	Perahu Palari tahun 1923 – 1925 132
<b>Gambar 12</b>	Perahu Pataroni membawa perangkat untuk menangkap ikan terbang 136
<b>Gambar 13</b>	Perahu penangkap ikan Pataroni pelabuhan Pasar Ikan Ujung Pandang 137
<b>Gambar 14</b>	Lukisan Perahu Padewakang Tahu 1792 139
<b>Gambar 15</b>	Perahu Padewakang di Makasar 141
<b>Gambar 16</b>	Foto Perahu Lambo tiang satu. 143
<b>Gambar 17</b>	Gambar sket Lambo bertiang dua 144
<b>Gambar 18</b>	Perahu Lambo sedang dalam perbaikan 146

<b>Gambar 19</b>	Kapal Pinisi di pantai Sulawesi Selatan, Tahun 1923 – 1925	150
<b>Gambar 20</b>	Salah satu <i>pinisi</i> termmodern	151
<b>Gambar 21</b>	Foto model perahu <i>binta</i> milik raja Goa terakhir	152
<b>Gambar 22</b>	Perahu Bajak Laut, “Binta”	154
<b>Gambar 23</b>	Perahu Dagang “Binta”	155



# BAB I

## BAJAK LAUT: ISTILAH, KONSEP, DAN SEJARAH

### A. Makna dan Istilah Bajak Laut

#### 1. Pengertian Bajak Laut (Perompak)

Kata bajak laut memiliki berbagai definisi, sehingga pemaknaan tentang bajak laut sangat variatif. Dalam *Staatsblad 1876, Nomor 279*, pemerintah Hindia Belanda mendefinisikan bajak laut sebagai bentuk kekerasan yang terjadi di sepanjang pantai, di pelabuhan, atau di muara sungai di Hindia Belanda, demikian pula tindakan kekerasan terhadap kapal, perorangan, atau barang yang terdapat di pantai atau di dekatnya.<sup>1</sup> Dalam Bahasa Melayu Lama, bajak laut didefinisikan sebagai kegiatan merampas atau mengambil harta orang dengan kekerasan dan paksaan di darat atau di laut. Istilah bajak laut juga memiliki persamaan dengan kosa kata penyamun, pencuri, perompak, dan perompak laut.<sup>2</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia mendefinisikan bajak laut sebagai penyamun atau pengacau di laut dan di dekat pantai. Kata bajak laut disamakan dengan kata perompak atau *ilanun* atau *lanun*. Makna bajak laut di Indonesia kekinian ditafsirkan sebagai tindakan yang berhubungan dengan kecurangan. Bajak laut identik dengan perilaku mengambil alih secara paksa dengan disertai ancaman.<sup>3</sup> Kegiatan yang dilakukan melanggar hukum negara dan

---

<sup>1</sup>G. Ambar Wulan, “Meninjau Perspektif Polri tentang Pemolisian di Wilayah Negara Kepulauan Indonesia”, *Abad Jurnal Sejarah, Volume 1, Nomor 2, Desember 2017*, hlm. 62.

<sup>2</sup>Ibrahim Ahmad, Faris Ahmad, dan Shariff bin Harun., “Piracy in the Malacca Strait Around 19th Century: The West Missconception”, *Jurnal Sultan Alauddin Sulaiman Shah Vol 3 Bil 2 (2016)*, hlm. 55.

<sup>3</sup><https://kbbi.kemdikbud.go.id/>

dianggap sebagai tindakan kriminal.<sup>4</sup> Bajak laut secara umum bersifat tidak memiliki kepentingan politik, mereka mencari keuntungan sendiri dan tidak melayani siapapun.<sup>5</sup>

Menurut Rubin, bajak laut sebagai tindakan perompakan di laut oleh sebuah perahu terhadap perahu yang lain tanpa wewenang negara (*state authority*) untuk kepentingan pribadi.<sup>6</sup> Mereka melakukan kekerasan di laut tanpa mendapat wewenang dari pemerintah.<sup>7</sup> Xu Ke mendefinisikan bajak laut sebagai sesuatu yang menimbulkan kontroversi selama masa kolonial maupun era kontemporer. Pada masa kolonial, bajak laut merupakan aktivitas yang didorong oleh tuntutan politik, sebagai pembenaran untuk tindakan perluasan negara. Bajak laut sebagai kejahatan maritim juga memiliki banyak definisi di era kontemporer. Dalam konteks ini, terdapat dua definisi bajak laut, pertama definisi berasal dari hukum internasional dan yang kedua adalah definisi dari *International Maritime Bureau* (IMB).<sup>8</sup>

## 2. Pengertian *Lanun*

Masyarakat pesisir di Nusantara dan Asia Tenggara menggunakan kata *lanun* untuk penyebutan aktivitas bajak laut atau perompakan. Kata *lanun* menjadi ketakutan di hati dan pikiran

---

<sup>4</sup>Adrian B. Lapien., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX* (Depok: Komunitas Bambu, 2009), hlm. 117.

<sup>5</sup>Anwar., “Tiga Zaman Suku Bajo Menguasai Perairan Nusantara”, *Seminar Nasional Sejarah III, 28 Oktober 2017-FKIP Universitas Sriwijaya, Palembang*, hlm. 25.

<sup>6</sup>Alfred Rubin., *Piracy, Paramourncy, and Protectorates* (Kuala Lumpur: Universitas Malaya, 1974), hlm. 10.

<sup>7</sup>Abd. Latif Bustami, “Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan”, *Bahasa Dan Seni, Tahun 32, Nomor 2, Agustus 2004*, hlm. 274

<sup>8</sup>Xu Ke, “Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia”, *Doctor Dissertation National University of Singapore, 2006*, hlm. 18.

penduduk sungai serta pesisir di Asia Tenggara pada sekitar abad XVII sampai abad XIX.<sup>9</sup> Istilah *lanun* berasal dari bahasa Mangindanao *I-lanao-en*, yang berarti orang dari danau, yaitu *Lanao*, wilayah yang terletak di tengah Pulau Mindanao, Filipina Selatan. Mereka adalah seasal dengan suku bangsa Maranao yang mendiami wilayah sekitar Lanao. Orang Spanyol menyebut *Illano* atau *Illanun* terhadap orang Maranao, Mangindano, Tausug, dan Samal (di Kepulauan Sulu). Orang Tausug menyebut semua orang Mangindano, Maranao, dan *Ilanun* sebagai *Iranun*.<sup>10</sup> Masyarakat Nusantara yang pernah menjadi sasaran bajak laut Mangindano menyebut kegiatan bajak laut dengan kata *lanun*. Kosa kata *lanun* menjadi kosa kata baru di wilayah-wilayah yang menjadi sasaran bajak laut Mangindano. Munculnya kosa kata itu berhubungan dengan latar belakang kesejarahan masyarakat setempat dalam hal ini bajak laut.<sup>11</sup> Dalam kamus bahasa Melayu dan Indonesia kata *lanun* dianggap sebagai nama lain untuk menyebut bajak laut atau perompak laut, tanpa menghubungkan dengan suku bangsa Lanun. Kata *lanun* dalam bentuk majemuk perompak *lanun* berfungsi menegaskan kata pertama, bukan berarti perompak yang terdiri dari orang Lanun yang sebenarnya merupakan arti semula.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup>James F. Warren., “A Tale Of Two Centuries The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at The End of The Eighteenth and Twentieth Centuries”, dalam Peter Boomgaard (ed), *A World of Water: Rain, Rivers And Seas in Southeast Asian Histories*, (Leiden: KITLV Press, 2007), hlm. 131.

<sup>10</sup>A.B. Lapien., “Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”, *Disertasi*, (Yogyakarta: UGM, 1987), hlm. 253.

<sup>11</sup>Abd. Latif Bustami, “Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan”, hlm. 273

<sup>12</sup>Adrian B. Lapien., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 137.

### 3. Istilah Lain Untuk Penyebutan Bajak Laut di Nusantara

Aktivitas bajak laut atau perompak memiliki istilah yang bervariasi antar wilayah di Nusantara. Orang Makassar menyebut bajak laut dengan sebutan *patadi-tadi* (*tadi* " -*tadi*" adalah perahu kecil yang dulu dipakai *nodong*), *gorra* (perampok), *balangingi*<sup>13</sup> (orang yang berperilaku kasar atau kurang ajar). Dalam bahasa Sangir dikenal istilah *malanginging* untuk menyebut orang Mangindano sebagai bahasa *sasahara* (tabu menyebut Mangindano terutama ketika di tengah laut). Perkembangan selanjutnya, istilah bajak laut menunjuk pada wilayah asal dan kegiatan bajak laut, seperti *lanun*, *Balangingi*, *Belo*<sup>14</sup>, dan *Johoro*<sup>15</sup>. Munculnya kosakata tersebut berhubungan dengan latar belakang kesejarahan masyarakat setempat dalam hal bajak laut.<sup>16</sup> Masyarakat di Nusantara memiliki kearifan lokal dalam penyebutan kegiatan bajak laut atau perompak.

### 4. Pengertian *Pirate*, *Pirata*, *Piracy*, dan *Korsario*

Bajak laut dalam khazanah global juga memiliki padanan kata yang sangat bervariasi. Bajak laut dikenal juga dengan sebutan *pirate* (bahasa Inggris dan Perancis), *pirata* (bahasa Spanyol, Portugis, dan Italia), *pira* atau *zeerover* (bahasa Belanda), dan *pirat* atau *Seerauber* (bahasa Jerman). Pengertian *pirata* berbeda dengan *korsario* (bahasa Perancis *corsair*; Inggris *corsair* atau *privateer*; Spanyol, Portugis dan Italia *corsario*; dan Belanda

---

<sup>13</sup>*Balalingi* merupakan penyebutan kelompok bajak laut dari Pulau Balangingi di gugusan Pulau Samales yang merupakan bagian dari Kepulauan Sulu antara Pulau Jolo dan Basilan, Filipina Selatan.

<sup>14</sup>*Belo*, merupakan penyebutan kelompok bajak laut dari Tobelo (Maluku Utara).

<sup>15</sup>*Johoro*, merupakan penyebutan kelompok bajak laut dari Johor (Semenanjung Malaya).

<sup>16</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 274

*corsair* atau *kaper*). Seorang *korsario* melakukan tindakan kekerasan di laut dengan membawa kewenangan negara (*lettre de marque*) ketika terjadi peperangan antar dua negara. Perbedaan antara *pirata* dan *korsario* sangat tipis karena *korsario* bermotif politik sedangkan *pirata* berada dalam tataran kriminal. *Pirata* merupakan fenomena yang terjadi di Laut Tengah jauh sebelum ada *korsario* yang dikenal sejak abad XV. Terdapat juga *korsario* berwajah *pirata* dan ada *pirata* yang berperang sebagai *korsario*.<sup>17</sup> Kelompok raja laut di Nusantara tergolong ke dalam bajak laut *korsario*, karena mereka bersifat legal bekerja sama dengan orang laut dan bajak laut, untuk melakukan kegiatan di laut lepas.<sup>18</sup>

Bajak laut diidentikkan dengan kata *pirate*, yang dalam bahasa Yunani berarti “yang menyerang” atau “yang merampok”.<sup>19</sup> Menurut Joan Rawlins kata *pirate* merujuk kepada individu yang merampas harta benda atau hak orang lain secara paksa di laut lepas dan di luar yurisdiksi sebuah negara.<sup>20</sup> Kata *pirata* berasal dari bahasa Latin yang merupakan pinjaman dari *peirates* dalam Bahasa Yunani kuno yang berarti berusaha atau berpetualang. Jiwa berpetualang tumbuh dalam kebudayaan yang menganggap prestise seseorang dinilai dari kejantanannya untuk berpetualang dan dorongan untuk menjadi bajak laut sering kali

---

<sup>17</sup>A.B. Lopian., “Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”, hlm. 217-218.

<sup>18</sup>Endang Rochmiatun., “Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Dinamika Kehidupan dan Kekuasaan dalam Naskah Kontrak Sultan-Sultan Palembang Abad 18-19”, *Manuskripta, Vol. 6, No. 1, 2016*, hlm. 199.

<sup>19</sup>Anwar., “Tiga Zaman Suku Bajo Menguasai Perairan Nusantara”, hlm. 24.

<sup>20</sup>Ismail Ali., “Perburuan Hamba, Perlanunan, dan Kempen Penghapusan Lanun di Sarawak: Perspektif Sejarah Maritim”, *SUSURGALUR: Jurnal Kajian Sejarah & Pendidikan Sejarah, No.1, Vol.1, Maret 2013*, hlm.30.

dibina dalam kebudayaan masyarakat seperti ini.<sup>21</sup> Chancellor Kent (*House of Commons, English*) mendefinisikan, *piracy is robbery or a forcible depredation on the high seas without lawful authority, and done animo furandi, and in the spirit and intention of universal hostility.*<sup>22</sup>

## **B. Pertentangan Makna Bajak Laut di Nusantara**

Orang Eropa memiliki pandangan tersendiri mengenai kegiatan pelayaran dan perdagangan di Nusantara. Orang Eropa melabeli pelaut dan pelayar Nusantara sebagai *pirate* atau bajak laut (*lanun*). Persepsi ini turut meresap ke dalam pemikiran masyarakat Nusantara dengan turut menyamakan kegiatan merompak di Nusantara seperti bajak laut (*pirates* dan *piracy*).<sup>23</sup> Istilah bajak laut pada era ini muncul akibat perbedaan pemahaman aktivitas maritim antara Barat dan kerajaan-kerajaan maritim di Nusantara.<sup>24</sup> Rubin berpendapat bahwa istilah bajak laut merupakan konstruksi barat yang diberikan kepada sekelompok orang yang mengancam kekuasaan mereka atau melawan penguasa yang legal.<sup>25</sup>

Istilah pembajakan (bajak laut) mencerminkan persepsi orang Eropa tentang masyarakat Nusantara yang dianggap biadab, primitif, dan membutuhkan peradaban modern (Eropa). Istilah

---

<sup>21</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 121.

<sup>22</sup>James F. Warren.. *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity* (Quezon City: New Day Publishers, 2002), hlm. 2.

<sup>23</sup>Ibrahim Ahmad, Faris Ahmad, dan Shariff bin Harun., “Piracy in the Malacca Strait Around 19th Century: The West Missconception”, hlm. 51-52.

<sup>24</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*.

<sup>25</sup>Alfred Rubin., *Piracy, Paramountcy, and Protectorates*.

pembajakan (bajak laut), sering digunakan untuk menyebut kejahatan yang terjadi di laut dan masih sering digunakan hingga saat ini. Penjajah Eropa memberi persepsi negatif untuk setiap aksi pembajakan yang menimpa mereka. Pada saat yang sama, persepsi yang telah mereka buat digunakan untuk membenarkan operasi penumpasan bajak laut yang dilakukan oleh orang Eropa dan dimanfaatkan juga untuk memperluas kegiatan pembangunan ekonomi negara kolonialnya.<sup>26</sup>

### C. Sejarah Bajak Laut di Dunia

Bajak laut berdasarkan pemikiran kaum evolusionis merupakan kelanjutan dari perburuan, tingkat ekonomi yang paling awal. Masyarakat bahari memulai perburuan dalam bentuk penangkapan ikan yang selanjutnya berkembang pada penangkapan segala sesuatu yang ditemukan di laut. Wilayah laut dianggap sebagai tempat berusaha yang bebas, seperti halnya daerah hutan bagi masyarakat darat yang mengembara di hutan untuk mengumpulkan makanan. Orang secara individu atau berkelompok yang berusaha merasa bebas untuk pemenuhan kebutuhan sehari-hari. Perkembangan peradaban yang lebih tinggi melihat tindakan pengambilan secara bebas di laut dinyatakan sebagai perompakan atau bajak laut.<sup>27</sup>

Bajak laut juga dikaitkan dengan era evolusi ekonomi, yaitu tahapan awal dari perdagangan. Perdagangan terjadi karena ada kebutuhan barang yang tidak dipunyai sehingga harus diperoleh dari pihak yang mempunyainya. Pemenuhan kebutuhan itu

---

<sup>26</sup>Nicholas Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth-Century Southeast Asia*, hlm. 2.

<sup>27</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 275

dilakukan dengan tukar menukar dan pada masyarakat yang lebih maju diperoleh dengan cara jual beli. Ketika pertukaran berlangsung secara tidak seimbang maka terjadi perampasan (yang di laut dilakukan oleh bajak laut dan perang).<sup>28</sup>

Aksi bajak laut juga terkait dengan jiwa petualang masyarakat dalam mencari pemenuhan kebutuhan hidupnya. Berpetualang merupakan etos masyarakat (bahasa Yunani *peirates* yang berasal dari bahasa Latin adalah pinzaman dari *peirates* dalam bahasa Yunani Kuno yang berarti berusaha, berpetualang).<sup>29</sup> Dalam konteks ini ada institusi balas dendam, seperti dalam sejarah Yunani Kuno-masa Demosthenes (abad ke-4 Sebelum Masehi) sehingga sulit dibedakan pihak mana yang mulai membajak dan pihak mana yang mengadakan serangan balasan.<sup>30</sup>

Sejarah bajak laut dalam melakukan perompakan terjadi secara bersamaan dan tidak dapat dipisahkan dengan sejarah navigasi. Ketika terdapat kapal-kapal yang mengangkut dagangan, muncul bajak laut yang akan mengambil barang dagangan secara paksa. Bajak laut hidup dengan cara merampas barang dari kapal-kapal yang berhasil mereka bajak. Bajak laut sering dikatakan sebagai tindak kejahatan karena ketika mereka mendapatkan segala sesuatu dilakukan dengan cara kekerasan dan tidak jarang disertai dengan pembunuhan. Dalam setiap aksinya, mereka selalu membawa tawanan yang ada dalam kapal yang mereka bajak ke darat dan menjual awak kapal tersebut kepada orang yang

---

<sup>28</sup>A.B. Lopian., “Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”.

<sup>29</sup>A.B. Lopian., “Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”, hlm. 225.

<sup>30</sup>Abd. Latif Bustami, “Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan”, hlm. 275

membutuhkan tenaga kerja (budak).<sup>31</sup> Sejarah bajak laut tidak hanya tentang perampokan benda-benda berharga, namun juga mengenai penculikan manusia untuk dijual sebagai budak.

Bukti paling awal aktivitas bajak laut tercatat pada 1350 SM, dimana terjadi sebuah serangan kapal bajak laut di lepas pantai Afrika Utara.<sup>32</sup> Aktivitas bajak laut kemudian tercatat lagi pada 1300an SM. Bajak laut dari Samos, Asia Kecil, Tirus, Fenisia, Turki, Afrika Utara, dan tempat-tempat lain di sepanjang Pantai Mediterania melakukan aksi perompakan di Mediterania Timur. Bajak laut Tirus dan Fenisia tidak ragu menyerang kapal, menculik wanita dan anak laki-laki, dan membawa mereka untuk dijual di pasar budak. Bajak laut Turki memilih menjarah habis kapal tangkapan. Bajak laut Afrika Utara menangkap laki-laki yang paling muda di kapal untuk dijadikan budak. Pantai Attika di Yunani Tengah menjadi target rutin bagi bajak laut. Aksi bajak laut tersebut membuat Laut Aegea tidak aman bagi pelayaran dan mengancam nyawa pelaut yang melintas. Di laut terbuka atau dekat pantai yang tidak berpenghuni, tidak ada yang dapat mencegah kapal bajak laut ketika menyerang dan menangkap kapal yang lebih kecil.<sup>33</sup>

Pada masa pemerintahan Firaun Merenptah (1213-1203 SM), bajak laut “Sembilan Busur” yang terdiri dari bangsa Filistin, Yunani, Sardinia, Sisilia, dan Lykia untuk pertama kali menyerang

---

<sup>31</sup>Endang Rochmiatun., “Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Dinamika Kehidupan dan Kekuasaan dalam Naskah Kontrak Sultan-sultan Palembang Abad 18-19”, hlm. 197.

<sup>32</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia (Jakarta: Elex Media Komputindo, 2017), hlm. 12.

<sup>33</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia, hlm. 17.

ke Mesir.<sup>34</sup> Pada 1208 SM, bajak laut “Sembilan Busur” bersama dengan bajak laut Libya menyerang wilayah Delta Sungai Nil. Serangan bajak laut ini menghancurkan perkampungan sehingga penduduk harus berpindah tempat. Wilayah Delta Sungai Nil setelah diserang berubah menjadi padang rumput bagi ternak dan tempat sampah dari leluhur.<sup>35</sup> Pada 1190 SM, bajak laut “Sembilan Busur” kembali menyerang dengan kekuatan lebih besar ke wilayah Mesir.<sup>36</sup> Pada 1176 SM, ketika pemerintahan Firaun Remses III, bajak laut “Sembilan Busur” kembali menyerang Mesir dengan cara membuat onar. Mereka menyerang Delta Sungai Nil dan sepanjang pantai yang berdekatan. Mereka juga menghancurkan Kerajaan Hititte di Anatolia timur dan menjarah beberapa kota besar, termasuk Ecomi (ibukota Siprus), Qode, Karkemis, Arzawa, dan Alasiya. Namun serangan bajak laut itu akhirnya dapat dikalahkan oleh raja Ramses III.<sup>37</sup>

Menurut Thucydides (460-400 SM), bajak laut pada masa Yunani Kuno merupakan pekerjaan yang berhubungan dengan kelautan, namun mereka tetap melakukan penjarahan di darat. Mereka sering meneror masyarakat serta menjarah apapun yang dapat mereka ambil di kota dan desa-desa. Profesi bajak laut pada masa itu sebagai sebuah profesi yang dihormati atau setidaknya diterima. Thucydides menuliskan bahwa “pekerjaan bajak laut belum dianggap sebagai aib, tapi malah membawa kejayaan bersamanya”. Aristoteles (384-322 SM) mengatakan bahwa

---

<sup>34</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia, hlm., 13.

<sup>35</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia, hlm. 13.

<sup>36</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia, hlm. 12.

<sup>37</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia, hlm. 14.

pembajakan hanyalah sebagai sebuah mata pencarian lain. Pembajakan hanya sedikit berbeda dari berburu atau memancing.<sup>38</sup> Pada masa Yunani Kuno terlihat bahwa bajak laut merupakan profesi yang diterima oleh masyarakat dan tidak dianggap sebagai kejahatan.

Pada 325-324 SM, penduduk Athena sangat khawatir dengan persediaan gandum yang mereka miliki akan diganggu oleh bajak laut Tyrrehenian. Mereka menempatkan satu skuadron kapal Angkatan Laut di pelabuhan Adria (di sebelah selatan Italia Tengah) untuk mengawal pedagang dan kapal gandum. Bajak laut Tyrrehenian terkenal jahat dan kejam pada masa itu.<sup>39</sup> Pada 305-304 SM, 8.000, bajak laut bergabung dengan Angkatan Bersenjata Demetrius I dari Macedonia menyerang Rhodes. Demetrius I mengandalkan bajak laut untuk mempertahankan supremasi Angkatan Laut di Mediterania Timur. Demetrius I juga menyewa bajak laut untuk garnisunnya di Pelabuhan Ephesus (saat ini kota Izmir, Turki) dan mempekerjakan lebih dari satu kelompok bajak laut.<sup>40</sup> Pada 181 SM, jalur laut Romawi ke Spanyol sangat berbahaya oleh ancaman bajak laut Iguani, yang merupakan salah satu suku Liguria dari barat laut Italia dan Prancis tenggara. Bajak laut ini bermarkas di Genoa dan diberitakan sangat agresif dan liar. Mereka menganggap menjarah dan menyerang adalah bagian integral dalam kehidupannya. Mereka memiliki wilayah operasi di

---

<sup>38</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia, hlm. 15.

<sup>39</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia, hlm. 18.

<sup>40</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia, hlm. 19.

sepanjang pantai timur Spanyol sampai Gibraltar di jalan masuk sebelah barat Mediterania.<sup>41</sup>

Pada 75 SM, bajak laut Kilikia menangkap sebuah kapal yang berlayar menuju Rhodes dan awak kapalnya di dekat Pulau Pharmakussa di Aegea. Bajak laut ini menawan Gaius Julius Caesar yang merupakan seorang aristokrat muda dari keluarga terpandang Romawi yang akan mempelajari retorika di Rhodes. Mereka menuntut tebusan 20 *talent* atau setara 1.200 euro.<sup>42</sup> Pada 66 SM, Pompey melakukan aksi penumpasan bajak laut di Mediterania Barat dan Timur. Pompey juga menyerang pangkalan bajak laut di pantai Kilikia dan berhasil menghancurkan armada bajak laut. Anggota bajak laut yang selamat kemudian menyerahkan diri dan dipenjarakan. Operasi penumpasan bajak laut oleh Pompey berakhir dalam waktu tiga bulan.<sup>43</sup>

Setelah penghancuran Konstantinopel oleh tentara salib pada 1204, aktivitas pembajakan bangkit kembali. Pulau Aegea kembali menjadi tempat yang aman bagi bajak laut. Di Laut Adriatik, aktivitas pembajakan mulai bangkit dan orang Dalmatiawan memulai kembali kegiatan pembajakan yang lama mereka tinggalkan.<sup>44</sup> Pada abad XVI, bajak laut Barbary menguasai Mediterania dan mempunyai pangkalan utama di kerajaan-kerajaan pantai Afrika Utara. Negara menjadi sponsor aksi pembajakan dan negara terlibat dalam tindakan perompakan. Bajak laut Barbary

---

<sup>41</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia, hlm. 24.

<sup>42</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia, hlm. 29-30.

<sup>43</sup>Brenda Ralph Lewis., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia* terjemahan Desy Natalia, hlm. 31.

<sup>44</sup>Giulia Berlusconi., "Piracy: History" dalam Beare M.E (Ed.), *Encyclopedia of Transnational Crime and Justice* (London: SAGE Publications, 2014), hlm. 302.

menjarah desa dan kota serta menangkap penduduk setempat, yang kemudian dijadikan budak atau dibebaskan setelah membayar tebusan. Bajak laut Barbary yang berhasil melakukan berbagai tindakan perompakan ini akibat dari sikap bangsa Eropa yang tidak peduli dengan aksi perompakan. Bangsa Eropa tidak berupaya membasmi fenomena perompakan di Mediterania. Bajak laut Barbary berhasil ditumpas ketika Prancis datang untuk menaklukkan Afrika Utara pada 1830.<sup>45</sup>

Sejak abad XVI, para perompak juga mengancam kapal-kapal yang berasal dari Hindia Timur dengan berlayar mengelilingi Tanjung Harapan. Kapal dagang yang berlayar menuju Eropa diserang dalam perjalanannya dan awak kapal sering dibunuh. Serangan bajak laut ini terjadi di sepanjang Pantai Barat Afrika, Pantai Timur Afrika, dan di lepas pantai Pulau Madagaskar, yang terkenal sebagai tempat yang aman untuk aksi para bajak laut.<sup>46</sup> Pada awal abad XVI, bajak laut Inggris mulai menyerang kapal Spanyol yang berasal dari Hindia Barat yang sarat dengan komoditas seperti emas dan perak. Bajak laut Inggris hanya memiliki pangkalan di Eropa. Pangkalan itu mereka gunakan sebagai tempat mencegat armada Spanyol yang baru berlayar dari Samudera Atlantik Timur. Pada awal abad XVII, bajak laut Inggris bergerak lebih dekat ke target dan mendirikan pangkalan di Karibia. Pangkalan bajak laut Inggris berada di pulau kecil dengan teluk yang aman untuk bersembunyi dari armada Spanyol. Pangkalan ini tidak dapat dijangkau oleh patroli pasukan Spanyol. Bajak laut ini dijuluki *privateers* dan disahkan oleh pemerintah Inggris melalui "*letters of marque*" (yang diberikan izin untuk

---

<sup>45</sup>Giulia Berlusconi., "Piracy: History" dalam Beare M.E (Ed.), *Encyclopedia of Transnational Crime and Justice*, hlm. 302.

<sup>46</sup>Giulia Berlusconi., "Piracy: History" dalam Beare M.E (Ed.), *Encyclopedia of Transnational Crime and Justice*, hlm. 303.

menyerang pada kapal dari setiap bangsa yang tercantum dalam surat itu).<sup>47</sup>

Pada sekitar 1700an, bajak laut yang berpangkalan di Karibia melakukan pelayaran dan perompakan dengan mengelilingi Afrika, ke Samudera Hindia, dan Laut Arab. Mereka kembali ke Karibia setelah selesai melakukan aksi penjarahan. Mereka telah melakukan '*Pirate Round*'.<sup>48</sup> Pada April 1793, kapal dagang Spanyol, *San Jago*, penuh dengan muatan emas dan perak dari Lima (Peru) dibajak oleh *privatter* Dumouriez (Prancis) di dekat Azores. Sembilan hari kemudian, kapal itu ditangkap oleh kapal perang Inggris *Phaeton* dan dibawa ke London.<sup>49</sup>

### **Aktivitas Bajak Laut di Asia**

Aktivitas perompakan di Asia juga memiliki sejarah panjang, seperti halnya yang terjadi di wilayah lain. Aktivitas bajak laut di Asia terjadi di laut serta pesisir antara wilayah Arab hingga wilayah Cina. Pada awal abad XVII, penduduk pantai Malabar (India) berprofesi sebagai bajak laut yang menjadi ancaman bagi pedagang Eropa. Bajak laut ini menjadi ancaman politik bagi kerajaan Mughal dari India.<sup>50</sup> Pada September 1695, bajak laut Inggris, Henry Every, menyerang dan menjarah kapal *Ganj-i-Sawai*

---

<sup>47</sup>Giulia Berlusconi., "Piracy: History" dalam Beare M.E (Ed.), *Encyclopedia of Transnational Crime and Justice*, hlm. 303.

<sup>48</sup>Michael Kempe., "Even in The Remotest Corners of The World: Globalized Piracy and International Law, 1500–1900", *Journal of Global History* (2010) 5, hlm. 363.

<sup>49</sup>Michael Kempe., "Even in The Remotest Corners of The World: Globalized Piracy and International Law, 1500–1900", hlm. 368.

<sup>50</sup>Michael Kempe., "Even in The Remotest Corners of The World: Globalized Piracy and International Law, 1500–1900", hlm. 361.

yang merupakan kapal peziarah kaisar Mughal, Awrangzib di Samudera Hindia.<sup>51</sup>

Pada akhir abad XVIII, aktivitas pembajakan menjadi ancaman serius di Teluk Persia. Bajak laut Arab menyerang kapal Inggris yang berlayar menuju dan dari Hindia Timur. Teluk Persia merupakan bagian terpenting bagi pelayaran kapal dagang Eropa. Bajak laut ini memiliki pangkalan di pantai barat Semenanjung Arab. Mereka menyerang kapal yang melintasi Teluk Persia dan Samudera Hindia. Pada awal abad XIX, tiga ekspedisi yang dilakukan oleh *East India Company* (EIC) dengan dukungan dari Angkatan Laut Inggris berusaha melawan bajak laut Arab. Gabungan pasukan EIC dan Angkatan Laut Inggris berhasil menurunkan jumlah kegiatan perompakan di Teluk Persia. Pada abad XIX, aktivitas perompakan juga berkembang di sepanjang pantai Cina, terutama di dekat pelabuhan Hong Kong dan Makau. Bajak laut Cina menyerang kapal milik orang Cina dan melakukan pembunuhan terhadap penumpang serta awak kapal. Bajak laut Cina telah mampu mengorganisir diri dalam kelompok besar serta menyerang kapal-kapal asing.<sup>52</sup>

### **Aktivitas Bajak Laut di Asia Tenggara**

Jejak bajak laut juga dapat ditelusuri di wilayah Asia Tenggara, yang jumlahnya cukup banyak. Catatan sejarah bajak laut di Asia Tenggara telah ada pada abad ke-1 M. Aktivitas bajak laut di perairan Asia Tenggara muncul sejak masa kerajaan Funan<sup>53</sup> sekitar abad ke-1 M. Orang Funan menyerang kapal-kapal yang

---

<sup>51</sup>Michael Kempe., “Even in The Remotest Corners of The World: Globalized Piracy and International Law, 1500–1900”, hlm. 363.

<sup>52</sup>Giulia Berlusconi., “Piracy: History” dalam Beare M.E (Ed.), *Encyclopedia of Transnational Crime and Justice*, hlm. 303.

<sup>53</sup>Kerajaan Funan berada di dekat Sungai Mekong, di sekitar Kamboja atau Vietnam Selatan.

melintasi kawasan perairan mereka pada masa itu. Seorang raja perempuan Funan, Liu-ye, memimpin sebuah angkatan laut Melayu menyerang kapal-kapal pedagang yang melintasi kawasan perairan Funan.<sup>54</sup>

Beberapa sumber dari Cina memberikan sumbangan berharga bagi pencatatan aktivitas bajak laut di Asia Tenggara. Seorang sejarawan Cina yang terkenal pada masa Dinasti Han Timur (25-220), Ban Gu (32-92), mencatat bahwa bajak laut telah ada di sepanjang rute perdagangan laut yang membentang dari Cina melalui Du Yuan Guo (Singapura) sampai Yi Cheng Bu Guo (Sri Lanka).<sup>55</sup> Shi Faxian, seorang biarawan Buddhis dari Cina melakukan perjalanan darat ke India pada tahun 399 dan kembali ke Guangzhou (Cina) melalui jalur laut dengan melewati Sri Lanka pada tahun 412 mencatat banyak kejadian pembajakan di Selat Malaka. Faxian mencatat bahwa di Selat Malaka dipenuhi dengan bajak laut dan setiap orang yang bertemu dengan bajak laut akan kehilangan segalanya.<sup>56</sup>

Berita Jiadan (785-805) menyebutkan markas bajak laut di kerajaan Gegesengzhi terletak di sebuah pulau di sebelah barat laut kerajaan Foshih. Penduduk Gegesengzhi sebagian besar adalah bajak laut, sehingga penumpang *jung* sangat takut. Berita ini memberikan gambaran bahwa pangkalan bajak laut itu berada di sebekah barat laut Sriwijaya (Shihli Fosihih, disingkat Foshih), kira-kira berada di bagian utara Selat Malaka yang merupakan alur

---

<sup>54</sup>R. Braddel., "A Study of Ancient Times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca" *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society* (1980), hlm. 27.

<sup>55</sup>Xu Ke, "Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia", hlm. 29.

<sup>56</sup>Xu Ke, "Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia", hlm. 29.

masuk wilayah Sriwijaya.<sup>57</sup> Kerajaan Champa (192-1832) di Vietnam Selatan terkenal dengan penduduknya yang terlibat dalam aksi bajak laut. Pedagang banyak yang tidak ingin berlayar terlalu dekat ke pantai Champa ketika mereka melakukan perjalanan dari Selat Malaka ke Cina karena takut akan serangan bajak laut Champa. Kondisi ini melemahkan daya tarik pelabuhan Champa untuk disinggahi oleh pedagang asing.<sup>58</sup>

Pada abad XII, dilaporkan bahwa kerajaan Fo-lo-an, sebuah kerajaan yang tunduk terhadap Sanfoqi (Sriwijaya) berhasil menangkis serangan bajak laut. Bajak laut dipukul mundur oleh angin yang menurut kepercayaan setempat “karena pengaruh sang Buddha”.<sup>59</sup> Serangan bajak laut di sebuah perairan Asia Tenggara dicatat dalam monograf Cina di Nanyang, Zhu Pan Zhi, yang diterbitkan pada 1225 M. Zhao Rushi sebagai penulis monograf sekaligus sebagai pejabat Cina yang bertanggung jawab atas perdagangan asing dengan Nanyang di Provinsi Fujian. Zhao Rushi mencatat kapal asing sering diserang oleh bajak laut (dekat Sujiadanai, Kalimantan). Penulis mencatat para tawanan (budak yang akan dijual) adalah favorit bajak laut, karena satu tawanan dapat dijual 2 *Liang* atau 3 *Liang* emas. Aksi bajak laut ini menghambat pedagang ketika akan mengunjungi pelabuhan Nanyang.<sup>60</sup> Pada 1330–1340, menurut berita Wang Dayuan, bajak laut terdapat di Longyamen. Bajak laut ini diduga adalah Orang

---

<sup>57</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 122.

<sup>58</sup>Xu Ke, “Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia”, hlm. 29.

<sup>59</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 122.

<sup>60</sup>Xu Ke, “Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia”, hlm. 30.

Laut yang menjaga jalur pelayaran di sekitar Selat Singapura.<sup>61</sup> Perdagangan laut yang semakin meningkat di ujung selatan Selat Malaka membuat wilayah ini semakin rawan adanya bajak laut. Wang Dayuan mengunjungi Asia Tenggara beberapa kali selama Dinasti Yuan (1271-1368). Dayuan memberitakan adanya serangan bajak laut di dekat Temasek (Singapura) pada tahun 1349.<sup>62</sup>

Dinasti Ming merasa prihatin mengenai keamanan maritim di Selat Malaka. Pada 1405, Kaisar Ming memerintahkan Laksamana Zheng He untuk menumpas bajak laut yang ia temui selama perjalanannya ke Samudera Hindia. Laksamana Zheng He berhasil mengalahkan banyak bajak laut dan bajak laut Chen Zuyi ditangkap serta dipenggal kepalanya di ibukota kekaisaran Cina.<sup>63</sup> Pada tahun 1567, aktivitas bajak laut dari Cina kembali muncul dan mengancam jalur perdagangan di jalur pelayaran Asia Tenggara. Lin Daoqian<sup>64</sup> merupakan salah satu bajak laut dari Cina yang terkenal masa itu. Ia merekrut pengikut dari Kamboja, Siam (Thailand), dan Annam (Vietnam). Lin menetap di Patani, dan sering mengganggu perdagangan laut orang Cina. Pemerintah Cina berusaha menangkapnya, namun selalu gagal. Lin Daoqian tewas terbunuh di Patani ketika salah satu meriam buaatannya meledak di rumahnya.<sup>65</sup>

---

<sup>61</sup>Adrian B. Lapien., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 123.

<sup>62</sup>Xu Ke, "Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia", hlm. 30.

<sup>63</sup>Xu Ke, "Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia", hlm. 31.

<sup>64</sup>Lin Daoqian adalah seorang kepala bajak laut dari Guangdong. Lin Daoqian dikenal sebagai bajak laut yang kejam, dimana tidak segan membakar rumah penduduk dan membunuh penduduk lokal.

<sup>65</sup>Xu Ke, "Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia", hlm. 46.

Pada November 1574, pasukan bajak laut Lin Feng<sup>66</sup> berencana menyerang Luzon (Filipina), namun terhalang oleh badai yang muncul di Teluk Manila. Mereka berpindah mendarat di Paranaque, selatan Manila. Pasukan Lin Feng kemudian berbaris dan menyerang Manila. Pasukan Lin Feng memperoleh perlawanan yang sengit dari penduduk lokal dan orang Spanyol. Laksamana Sioco dari Jepang yang merupakan panglima pasukan Lin Feng tewas dan pasukan bajak laut sisanya mundur ke Cavite. Lin Feng merubah rencananya untuk menjadikan Manila sebagai pangkalannya dan berpindah ke Lingayen, Pangasinan.<sup>67</sup>

Aksi bajak laut secara mendadak meningkat pada akhir abad XVIII karena adanya “booming” ekonomi yang terjadi di Asia dan meningkatnya aliran komoditas antara Asia Tenggara, Cina, dan Eropa.<sup>68</sup> Iranun dan Balangingi adalah dua kelompok bajak laut yang dominan di Kepulauan Sulu (Filipina) pada akhir abad XVIII hingga awal abad XIX. Kelompok Iranun membangun benteng di pantai Laguna di pulau Mindanao dan membuat pos pangkalan di Pantai Barat Kalimantan. Menurut orang Eropa, kelompok Iranun dikenal paling haus darah dan menakutkan dari bajak laut lain di Timur. Mereka selalu berhasrat untuk menjarah kapal Eropa dan tidak memiliki belas kasihan kepada orang Eropa.<sup>69</sup> Bajak laut

---

<sup>66</sup>Lin Feng adalah seorang kepala bajak laut dari Kanton, yang dikenal dengan bahasa Spanyol sebagai *Limahong*. Ia memulai karirnya di dunia perdagangan gelap di Nanyang ketika ia berusia 19 tahun.

<sup>67</sup>Xu Ke, “Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia”, hlm. 45.

<sup>68</sup>James F. Warren., “A Tale Of Two Centuries The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at The End of The Eighteenth and Twentieth Centuries”, dalam Peter Boomgaard (ed), *A World of Water: Rain, Rivers And Seas in Southeast Asian Histories*, hlm. 128.

<sup>69</sup>Owen Rutter, *The Pirate Wind: Tales of the Sea-Robbers of Malaya* (Singapore: Oxford University Press, 1986), hlm. 32.

Balangingi memiliki pangkalan utama di Pulau Balangingi, Kepulauan Sulu. Kelompok Balangingi juga memiliki pos pangkalan di Pulau Basilan, Binadan, Tawi-Tawi, dan di beberapa tempat di Pulau Sulu. Kelompok Balangingi dan Iranun beberapa kali berkoalisi untuk melakukan perompakan.<sup>70</sup>

Pelabuhan bebas Singapura yang berdiri pada 1819 merupakan daya tarik bajak laut Iranun untuk melakukan aksi perompakan di sekitar pelabuhan. Singapura secara rutin melakukan perdagangan dengan wilayah Semenanjung Malaya, namun terancam oleh bajak laut. Pada 1830, pedagang dari pantai timur Semenanjung Malaya (Patani, Kelantan, Pahang, dan Trengganu) tidak lagi berani melakukan perjalanan dagang ke Singapura.<sup>71</sup> Pedagang dari Semenanjung Malaya yang merasa takut berkunjung ke Singapura menunjukkan bahwa di sekitar perairan Singapura terdapat banyak bajak laut.

Pada 1833, pedagang Cina dan Arab dari Singapura mengalami kerugian besar akibat aksi bajak laut di wilayah Selat Malaka. Pedagang mengalami kerugian sebesar 20.000 dolar Spanyol akibat pembajakan.<sup>72</sup> Pedagang terpaksa membayar biaya perlindungan kepada geng bajak laut sebesar 400 hingga 800 dolar Spanyol.<sup>73</sup> Pada 1843, James Brooke dan Laksamana Inggris, Henry Keppel, menghancurkan banyak kelompok bajak laut,

---

<sup>70</sup>James F. Warren, *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity* (Singapore: Singapore University Press), hlm. 359.

<sup>71</sup>Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth-Century South-East Asia* (Singapore: D. Moore, 1963)

<sup>72</sup>Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth-Century South-East Asia*, hlm. 43–45.

<sup>73</sup>Xu Ke, "Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia", hlm. 69.

seperti kelompok Saribas di Padu, Paku, Rembas, Sekrang, benteng Patusan, dan Undap.<sup>74</sup> Pada 1845 hingga 1848, Inggris menyerang basis bajak laut Iranun di Marudu, Borneo timur laut, Tempasuk, Pandasan, dan Tanku.<sup>75</sup>

Pada 1848, Spanyol dengan menggunakan kapal uap dapat menghancurkan pangkalan bajak laut Balangingi di Sipac dan mengusir ratusan orang Balangingi ke lembah pegunungan. Bajak laut Balangingi selesai diberantas selama tahun 1860-an.<sup>76</sup> Kampanye anti-pembajakan yang gencar dilakukan bangsa Barat merupakan usaha penghapusan perbudakan. Pada 1836, Inggris menutup pasar perompak dan membunuh calo budak di Galang dan Endau. Pada 1846, pangkalan angkatan laut dan pelabuhan niaga berdiri di Labuan. Kondisi ini membuat bajak laut tidak lagi dapat menjual hasil rampasan dan budak disana.<sup>77</sup>

### **Bajak Laut di Nusantara**

Aktivitas bajak laut juga terdapat di wilayah Nusantara yang merupakan wilayah kepulauan sehingga sangat mendukung terjadinya perompakan di laut dan pesisir. Aksi perompakan di laut Nusantara sering terjadi pada jalur-jalur perdagangan yang ramai tetapi kurang mendapat pengawasan penguasa setempat sehingga terjadi *raiding* bersama-sama dengan *trading*.<sup>78</sup> Bajak laut di

---

<sup>74</sup>Owen Rutter, *The Pirate Wind: Tales of the Sea-Robbers of Malaya*, hlm. 99–126.

<sup>75</sup>Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth-Century South-East Asia*, hlm. 146–185.

<sup>76</sup>James F. Warren, *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity*, hlm. 226–306.

<sup>77</sup>Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth-Century South-East Asia*, hlm. 121.

<sup>78</sup>G. J. Held., *The Papuas of Waropen* (Den Haag: Martinus Nijhoff, 1957)

Nusantara menurut Raffles berkaitan dengan kebiasaan orang Melayu, „*the prevalence of piracy of the Malayan coast is an evil of ancient date, and intimately connected with the Malayan habits. The old Malayan romances, and the fragment of their traditional history constantly refer with pride to political cruises an honourable occupation, worthy of being followed by young princes and nobles*“.<sup>79</sup> Informasi tertua mengenai bajak laut di Nusantara, berasal dari Fa-Hsien yang dalam perjalanannya pulang dari India ke Cina (413-414) mengatakan bahwa Laut di Asia Tenggara melewati wilayah penuh dengan bajak laut, barang siapa bertemu dengan mereka akan menemui ajalnya.<sup>80</sup> Fa-Hsien tentu saja melewati Selat Malaka ketika melakukan perjalanan dari India menuju Cina. Selat Malaka menjadi sarang bajak laut hingga berabad-abad berikutnya. Pembahasan mengenai aktivitas perompakan di Nusantara dibahas pada Bab selanjutnya.

---

<sup>79</sup>T. S. Raffles, *History of Java, Jilid I*, (Kual Lumpur: Oxford University Press, 1817, reprint 1976), hlm. 232.

<sup>80</sup>A.B. Lopian., “Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”,

## **BAB II**

### **PEMETAAN BAJAK LAUT DI NUSANTARA ABAD VII HINGGA ABAD XIX**

#### **A. Bajak Laut di Nusantara abad VII - XIX**

Fenomena bajak laut telah ada di Nusantara sejak abad VII dan aktivitas bajak laut terus berkembang di masa-masa berikutnya. Orang Eropa yang mulai berdatangan di Nusantara sejak abad XV membuat aktivitas bajak laut semakin meningkat di Nusantara. Pelaut Nusantara dalam kondisi bebas berdagang dan berlayar sebelum kedatangan imperialisme barat. Pelaut merasa terganggu setelah datangnya bangsa Portugis, Spanyol, dan Belanda. Gangguan utama muncul ketika VOC memaksanakan kehendak untuk melakukan monopoli dagang di setiap kerajaan yang ada di Nusantara.<sup>81</sup> Pemerintah kolonial Belanda membedakan perompakan di Hindia Belanda menjadi tiga jenis.

Pertama, perompakan yang dilakukan oleh para nelayan dan pedagang pribumi. Perompakan dilakukan secara individu maupun kelompok dengan tujuan untuk memperkaya diri dengan cara melakukan perompakan terhadap penduduk pribumi lain yang seprofesi akan tetapi kondisi pertahanan dirinya lebih lemah. Praktik perompakan versi ini masih sangat jauh dari terorganisir atau kurang profesional. Kebanyakan terjadi di perairan kepulauan Nusantara, antara lain di Selat Malaka serta kepulauan Riau-Lingga. Kedua wilayah perairan itu sejak zaman kuno merupakan rute perdagangan yang ramai sehingga sangat menarik bagi para bajak laut untuk melakukan aktivitas perompakan.

---

<sup>81</sup>Anwar., “Tiga Zaman Suku Bajo Menguasai Perairan Nusantara”, hlm. 27.

Kedua, perompakan yang dilakukan oleh penduduk pribumi Nusantara dengan lebih profesional tetapi sasarannya adalah penduduk pribumi yang tinggal di daerah-daerah pantai, di sepanjang muara-muara sungai, dan para nelayan serta pedagang yang berlayar di perairan pantai. Perompakan bertujuan untuk menangkap orang-orang yang kemudian dijual sebagai budak. Ketiga, perompakan yang dilakukan oleh para bajak laut dari Kepulauan Sulu. Kepulauan Sulu dikuasai dan diperintah oleh sebuah kesultanan yang bernama Kesultanan Sulu. Kepulauan Sulu secara geografis berupa pulau-pulau yang terletak antara Pulau Kalimantan dan Filipina. Para perompak tersebut sangat profesional dari aspek organisasi, persenjataan, perahu-perahu yang digunakan, serta pemasaran budak-budak tangkapan. Oleh karena itu aktivitasnya dilakukan dalam skala yang besar dan meluas di berbagai daerah di wilayah Nusantara, dan berlangsung dalam jangka waktu lama.

Berbeda dengan versi Belanda, seorang sejarawan maritim Indonesia yaitu A.B. Lopian menyatakan bahwa bajak laut pada masa kolonial, terutama bajak laut pribumi Nusantara, dapat dibedakan menjadi dua jenis atau golongan besar. Pertama, bajak laut yang dalam bahasa Inggris disebut dengan istilah *pirates*, yaitu bajak laut yang melakukan aksi-aksinya di laut secara ilegal dan bertentangan dengan hukum yang berlaku pada zaman itu yaitu hukum kolonial Belanda. Apapun aktivitas mereka di laut yang bertentangan dengan hukum kolonial dianggap sebagai bajak laut. Sebagai contoh ialah para pedagang pribumi yang tidak membawa surat ijin berlayar atau berlabuh di suatu tempat dan membawa senjata tertentu yang dilarang oleh pemerintah kolonial Belanda. Tokoh bajak laut dalam beberapa hal dapat digolongkan sebagai seorang bandit sosial yang mendapat dukungan rakyat. Tokoh bandit sosial sedikit banyak mendapat simpati masyarakat pedesaan di daerah pantai atau pelabuhan, karena kegiatan mereka dianggap

sebagai suatu protes terhadap kekuasaan kolonial Belanda. Kedua, bajak laut yang lebih cocok disebut dengan istilah *korsario*, yaitu bajak laut yang dalam menjalankan aksi-aksinya memperoleh ijin atau disetujui oleh pemerintah kolonial Belanda. Sasarannya adalah kapal-kapal atau perahu-perahu yang berlayar di wilayah atau teritorial laut mereka. Korsario memiliki tujuan membatasi jangkauan pelayaran dan perdagangan para pelaut dan pedagang pribumi.

Pendapat A.B. Lapien telah diakui oleh penulis Belanda sendiri yang menyatakan bahwa *Sedert de komst van der Europeanen is de zeeroof – ed de hiermede verband houdende slavenhandel – zeker belangrijk toegenomen, heeft zich vooral verbreid en veelal groote afmetingen aangenomen*. Dari pernyataan itu dapat diketahui bahwa sejak kedatangan orang-orang Eropa, pembajakan dan perdagangan budak terkait dengannya meningkat dengan pesat, dan menyebar serta memiliki dimensi yang luas. Lebih lanjut dinyatakan bahwa kekerasan dan pemerasan yang dilakukan oleh orang-orang Portugis dan Spanyol, banyak kontrak atau perjanjian dagang yang diadakan secara sewenang-wenang oleh pemerintah VOC dengan raja-raja dan berbagai kepala suku pribumi telah ikut mendorong terjadinya bajak laut. Kontrak-kontrak tersebut sesungguhnya tidak pernah ditandatangani secara sukarela, tetapi biasanya dipaksakan. Raja, kepala suku pribumi, dan pejabat VOC terkadang tidak memahami atau memperhitungkan akibat yang akan terjadi dari kontrak-kontrak tersebut. Meskipun konon telah berkali-kali diperingatkan akan akibat jangka panjang yang sangat merugikan, tetapi para fungsionaris VOC hanya mempertimbangkan keuntungan jangka pendek saja.

Aktivitas perompakan di dan sekitar Nusantara pada zaman prakolonial Belanda dan zaman kolonial Belanda, sudah terjadi dalam sejarah yang sangat lama. Aktivitas perompakan terjadi

sebelum kedatangan orang-orang Eropa, khususnya Belanda. Aktivitas perompakan pada masa kolonial sangat menakutkan dan mengganggu aktivitas pelayaran serta perdagangan, khususnya di sekitar Selat Malaka. Pendapat lain menyatakan bahwa perompakan di Nusantara sangat jarang terjadi sampai awal abad XVII.

Kondisi ini mendukung kemunculan kerajaan-kerajaan maritim besar dan kuat di Nusantara seperti Aceh, Sriwijaya, Demak, Gowa-Tallo dan kerajaan maritim zaman Islam di sepanjang pantai utara Jawa. Hubungan perdagangan antar suku bangsa di Nusantara berlangsung secara bebas, terkecuali monopoli perdagangan rempah-rempah di Ternate. Marcopolo menggambarkan perkembangan perdagangan dan pelayaran pada masa kerajaan-kerajaan maritim dengan jelas. Marcopolo menyatakan bahwa perkembangan perdagangan dan pelayaran didorong oleh permintaan hasil laut dan rempah-rempah di Cina pada masa dinasti Song dan Yuan, sehingga setiap tahun ratusan *jung* Cina berdatangan ke perairan Nusantara. Orang-orang Bugis, Makasar, Jawa dan Arab telah berdatangan ke wilayah *Grote Oost* (wilayah Indonesia Timur) seperti ke Bau-Bau, Ternate, dan Banda untuk berdagang rempah-rempah dan beras. Dari tempat-tempat itu selanjutnya terhubung dengan jaringan perdagangan Selat Malaka dan berlanjut ke India.

Belanda yang datang ke Nusantara kemudian membentuk persekutuan dagang VOC. Keberadaan lembaga ini mendorong kemerosotan perdagangan dan pelayaran pribumi. Kondisi ini bisa dikatakan sebagai bencana bagi perdagangan dan pelayaran pribumi akibat dampak negatif selama berabad-abad berikutnya. Masa kejayaan pelayaran dan perdagangan pribumi dengan sangat cepat telah berakhir. Para pedagang dan pelaut di berbagai kota-kota pelabuhan dan kerajaan-kerajaan maritim terpaksa mencari pekerjaan yang lain, beberapa orang beralih profesi menjadi

perompak atau bajak laut. Sultan, bangsawan, dan kepala pribumi juga ikut terlibat dalam aktivitas perompakan. Belanda yang datang mendirikan VOC telah meningkatkan aktivitas bajak laut di Nusantara. Aktivitas bajak laut sulit dihentikan atau diberantas, sehingga kegiatan ini berlangsung hampir sekitar dua setengah abad.

VOC yang berkuasa di sebagian besar wilayah Nusantara khususnya di kota-kota pelabuhan dan perdagangan membuat pedagang dan pelaut pribumi tersingkir. Aktivitas perompakan pada masa kolonial memiliki kaitan dengan perdagangan. Barang-barang atau komoditas perdagangan bukan hanya rempah-rempah, beras, dan ikan, tetapi juga budak baik budak wanita, laki-laki, dan anak-anak. Di satu sisi, VOC telah berhasil memonopoli perdagangan, di sisi yang lain perompak melakukan penculikan manusia untuk selanjutnya dijual sebagai budak, karena komoditas yang lain telah dikuasai atau dimonopoli oleh VOC. Kondisi ini diperparah terjadinya konflik-konflik antara kerajaan, negeri, bahkan sampai ke kampung-kampung akibat munculnya permusuhan lama, yang mengakibatkan konflik. Konflik ini diimplementasikan dalam bentuk saling merompak dan saling menculik. Hal ini diperparah dengan keterlibatan VOC yang campur tangan dalam sistem dan tradisi lokal dengan tujuan untuk mencari keuntungan melalui politik adu domba. VOC melakukan intervensi dalam konflik internal di berbagai kerajaan, sehingga mendorong terjadinya perang bersenjata.

Aktivitas perompakan di Nusantara pada masa VOC semakin meningkat. Penyebab utamanya karena VOC secara berangsur-angsur menghancurkan kehidupan ekonomi penduduk pribumi khususnya para pedagang dan pelaut di kota pelabuhan Nusantara. Akibatnya, para pedagang, pelaut, dan penguasa pribumi di kota-kota pelabuhan, terutama di luar Jawa, mengalihkan mata pencariannya menjadi perompak atau bajak

laut. VOC tidak mampu mengendalikan perompakan sampai runtuhnya VOC pada tahun 1799. VOC hanya sibuk mengurus aktivitas perdagangannya melalui kerjasama dengan para penguasa pribumi yang menjadi sekutu-sekutunya. Armada laut VOC tidak berhasil mengendalikan dan mengalahkan perahu-perahu bajak laut pribumi, yang dari sisi teknologi memang tidak berbeda jauh, bahkan dari sisi sumber daya manusianya para pelaut perompak lebih banyak mempunyai pengalaman.

Pasca keruntuhan VOC tahun 1799, keberadaannya digantikan oleh pemerintahan Republik Bataaf. Pada tahun 1806, Daendels diangkat menjadi Gubernur Jenderal Hindia Belanda. Daendels merumuskan kebijakan pemberantasan perompakan melalui strategi dan teknik yang baru. Berdasarkan Piagam pasal 5 dan 36 yang ditetapkan oleh Gubernur Jenderal Daendels, di Hindia Belanda harus dibentuk Angkatan Darat yang kuat untuk menyelamatkan dan melindungi semua harta atau aset milik negara kolonial, termasuk melindungi ancaman dari bajak laut. Gubernur Jenderal Daendels menginstruksikan agar perbudakan dihentikan melalui penghentian perdagangan budak. Kebijakan ini dibuat untuk mengurangi aktivitas perompakan, karena budak merupakan salah satu komoditi utama dalam perompakan.

Berdasarkan publikasi 16 Mei 1806 oleh pemerintah Republik Bataaf, diumumkan bahwa semua kapal atau perahu layar yang akan memasuki wilayah pelabuhan atau teluk dan dermaga pemerintah, walaupun membawa surat keterangan (pas) dari para raja atau kepala pribumi dimana para pelaut berasal, harus ditahan dan dianggap sebagai bajak laut jika tidak membawa pas (ijin masuk) dari pemerintah kolonial. Pemerintahan Daendels telah berusaha memberantas atau mengurangi aktivitas bajak laut di Nusantara, namun tidak berhasil. Daendels lebih sibuk dengan tugas pertahanan dari ancaman luar negeri, khususnya Inggris dan

pembangunan jalan Daendels (*De Grote Postweg*) atau Jalan Raya Pos.

Pada masa pemerintahan penjajahan Inggris di Hindia Belanda tahun 1811-1816, perompakan belum bisa diberantas atau dihentikan. Inggris mewariskan kebijakan yang nantinya diteruskan oleh pemerintah kolonial Belanda. Kebijakan itu berupa ketetapan 1 Januari 1813 yang berisi pelarangan impor budak ke Jawa. Inggris juga merujuk pada keputusan Parlemen Inggris pada 14 Mei 1811 mengenai pelarangan dan penghapusan perdagangan budak, yang juga diberlakukan di Jawa dan sekitarnya sejak tanggal 5 Februari 1813. Pemerintahan Inggris yang singkat ini tidak mampu memberantas aktivitas perompakan di Nusantara. Hal itu karena pada tahun 1816 Raffles mengakhiri pemerintahannya di Hindia Belanda.

Wilayah Nusantara kembali berada dibawah penguasaan Belanda, yang oleh Pangeran Willem VI di negeri Belanda dibentuk badan baru yang diberi nama Komisaris Jenderal, yang terdiri dari tiga orang yaitu Cornelis Theodorus Elout (ketua), Arnold Ardiaan Buyskes (anggota), dan Alexander Gerard Philip Baron Van der Capellen (anggota). Pada masa ini terjadi perubahan dalam penanganan bajak laut di Hindia Belanda. Pertama, dikeluarkannya ketetapan pemerintah atau *regeling reglement* tertanggal 22 Desember 1818, terutama pasal 26, yang berisi perintah untuk menjaga keamanan atas orang dan harta benda penduduk dari para perompak yang dilakukan oleh sejumlah kepala dan raja-raja dan etnis tertentu penduduk pribumi di Hindia Belanda. Kedua, untuk melaksanakan perintah dari ketetapan tersebut, maka Angkatan Laut Hindia Belanda dikembangkan dan diperkuat. Langkah yang ditempuh adalah dengan menyatukan berbagai kekuatan Angkatan Laut menjadi Angkatan Laut Hindia Belanda (*Nederland-Indische Marine*). Angkatan Laut pemerintah kolonial Belanda terdiri dari Armada Laut Auxiliary yang

merupakan skuadron Angkatan Laut Kerajaan Belanda, armada Angkatan Laut yang diambil alih dari pemerintahan Inggris, dan armada laut yang dimiliki oleh karesidenan-karesidenan serta raja-raja di kota-kota maritim atau kota pelabuhan.

Pada akhir 1820, terjadi perubahan dalam kekuatan Angkatan Laut Hindia Belanda, yaitu 1 Skwadron Auxiliary yang semula di bawah komando perwira laut *Schout-bij-nacht* yang terdiri dari 1 fregat (kapal pemburu), 3 korvet (kapal tempur kecil), dan 1 brik (kapal layar kecil), sejak saat itu berada di bawah komando Kapten Laut (Kapten ter Zee) dan terdiri dari 1 fregat, 5 korvet, 7 brik, dan 8 schooner (sekunar). Di samping itu masih ditambah dengan armada milik pemerintah karesidenan, serta 16 perahu kano kayuh, 18 perahu angkut kano, dan 18 perahu kora-kora.

Pemerintah kolonial Belanda juga telah meningkatkan kekuatan armada lautnya, namun belum mampu sepenuhnya menghancurkan aktivitas perompakan laut, bahkan di perairan Jawa. Kapal-kapal meriam yang banyak dioperasikan ternyata belum mampu membat habis para bajak laut. Salah satu penyebab utamanya adalah kapal-kapal itu ternyata dioperasikan oleh pelaut-pelaut pribumi tanpa pengawasan langsung oleh pelaut-pelaut militer Belanda. Penggunaan strategi konvoi yang dilakukan oleh Belanda pada masa-masa yang lalu, ternyata tidak bisa berbuat banyak di Hindia-Belanda. Untuk melindungi nelayan dan pedagang di perairan Hindia Belanda, dari sisi geografis adalah sangat sulit karena mereka beraktivitas di berbagai perairan yang luas dan menyebar. Disamping itu informasi-informasi yang digunakan untuk memburu dan mengetahui lokasi-lokasi para bajak laut adalah informasi lama, sementara para bajak laut yang dinamis memiliki tempat-tempat atau pangkalan persembunyian yang banyak dan berpindah-pindah. Konvoi-konvoi Angkatan Laut Belanda sering masuk perangkap dan disergap oleh gerombolan

bajak laut, sehingga kekalahan yang fatal bisa terjadi. Kapal-kapal Angkatan Laut Hindia Belanda yang digunakan untuk menyerang para bajak laut pada umumnya kapal-kapal berukuran besar, yang ternyata tidak mampu mengejar perahu-perahu bajak laut berukuran lebih kecil yang dapat melakukan manuver tinggi.

Pada masa pemerintahan Gubernur Jenderal Van den Bosch yang diangkat pada tanggal 16 Januari 1830, kondisi keuangan pemerintah Hindia Belanda sesungguhnya mengalami defisit yang besar. Defisit terjadi akibat Perang Diponegoro atau perang Jawa yang berlangsung selama 5 tahun (1825-1830). Gubernemen harus mengeluarkan dana untuk membiayai perang sebesar 20 juta gulden. Van den Bosch mempunyai tugas yang berat untuk mengisi kas keuangan negeri induk. Van den Bosch memperkenalkan dan melaksanakan apa yang disebut *Cultuurstelsel* atau tanam paksa. Van den Bosch mempunyai prinsip bahwa keuntungan yang sebesar-besarnya di tanah koloni akan didapat apabila kesejahteraan rakyat pribumi juga harus ditingkatkan.

Van den Bosch juga memiliki tugas yang tidak kalah pentingnya yaitu melanjutkan program pemberantasan aktivitas bajak laut di Hindia-Belanda. Van den Bosch membuat kebijakan memperbaharui kapal-kapal yang akan digunakan untuk memburu para bajak laut. Dia melakukan modernisasi dengan menggunakan mesin-mesin uap (kapal uap). Van den Bosch juga menjalin kerjasama dengan para raja atau penguasa-penguasa pribumi di berbagai daerah di Hindia Belanda. Berdasarkan kerjasama dengan para penguasa lokal di Hindia-Belanda dapat diketahui informasi mengenai tempat-tempat atau pulau-pulau persembunyian atau pangkalan para bajak laut. Namun keberadaan bajak laut sulit terendus karena jumlahnya kecil dan mereka berpindah-pindah dengan seluruh anggota, rakyat atau pengikut, dan para budak-budaknya.

Kesulitan lain dalam pemberantasan bajak laut adalah bahwa mereka yang terusir atau melarikan diri dari tempat-tempat persembunyian ketika disergap oleh Angkatan Laut Hindia Belanda bersembunyi lagi di pusat-pusat kerajaan atau kota-kota pelabuhan dengan berpura-pura sebagai pedagang. Upaya preventif juga dilakukan oleh pemerintah dengan cara kerajaan atau kota-kota pelabuhan yang diduga penguasanya sering bekerja sama dan melindungi para bajak laut dan sering menerima hadiah atau upeti dari bajak laut, atau bahkan terlibat langsung dalam aktivitas bajak laut, diberlakukan ketentuan dan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Kepada para raja-raja dilarang keras untuk memberi ijin para bajak laut masuk dalam wilayah kerajaannya, membeli barang-barang hasil perompakan mereka, dan menjual tawanan-tawanan orang Jawa sebagai budak. Pelanggaran atas larang tersebut akan dijatuhi hukuman keras.
2. Kepada para pedagang pribumi dilarang untuk menggunakan dan membuat perahu lanong dan penjajap, karena kedua perahu itu paling sering digunakan para bajak laut.
3. Semua perahu dagang dengan daya angkut kurang dari 10 koyan tidak boleh dilengkapi dengan meriam, sedangkan yang bertonase lebih dari 50 koyan, hanya boleh dilengkapi dengan 2 meriam kecil (*Lilla*) 2-3 kanon kecil, paling banyak 6 senapan, 20 tombak, satu keris per orang, dan paling banyak 50 butir amunisi per meriam dan senapan. Apabila terjadi pelanggaran akan dilakukan penyitaan terhadap kapal yang bersangkutan.
4. Sebagai tindak lanjut, Gubernemen akan segera menyiapkan sejumlah kapal-kapal penjelajah yang kuat yang masing-masing didukung 1 atau 2 kapal layar perang, untuk mendatangi dan menyergap sarang-sarang bajak laut.

Tempat-tempat persembunyian itu antara lain Sungai Saba dan Sungai Jambi, pulau-pulau kecil dekat Jambi, pantai timur laut Kalimantan terutama Berou dan pantai tenggara Kalimantan di dekat Pulau Laut.

5. Segera sesudah beredar kabar angin bahwa para bajak laut muncul di antara Karimun dan kepulauan Seribu, maka semua kapal penjelajah yang berpangkalan di sepanjang pantai timur laut Jawa segera di kirim ke tempat-tempat itu.

Pemerintah kolonial Belanda juga menjalankan kebijakan persuasif dalam menekan jumlah aktivitas perompakan. Pemerintah kolonial Belanda menjalankan kebijakan yang bersifat persuasif dengan cara mendorong dan menganjurkan pengembangan budidaya tanaman pangan di daerah-daerah atau kerajaan yang penduduknya biasa melakukan perompakan di laut sebagai mata pencarian mereka. Pada 1833, Raja Bonerate yaitu Daeng Magasing diperintahkan untuk menggerakkan rakyatnya di pulau Tanah Jamea yang terletak di sebelah selatan Pulau Selayar, agar mulai dan belajar menciptakan mata pencarian baru dalam sektor pertanian. Raja Jambi juga diberikan perintah yang sama, terutama ditujukan kepada para bajak laut yang biasa bermukim di sepanjang Sungai Jambi dan teluk Saba. Kebijakan yang persuasif itu juga diberlakukan di pantai timur Borneo pada tahun 1835-1836. Pemukiman bajak laut Batu Putih, Berou, Pagatan, Batu Licin, Pulo Laut, dan Swange menjadi sasaran kebijakan persuasif pemerintah kolonial Belanda. Pada 1837, 4 pimpinan bajak laut beserta dengan sekitar 400 pengikutnya telah bersedia datang di pulau Selayar. Sebagian dari mereka diperintahkan untuk pergi pulau terdekat yaitu Tambolongan. Mereka bekerja sebagai pedagang dan nelayan di Tambolongan. Mereka yang bermukim di Pulau Selayar diarahkan dan dibina agar memulai hidup baru dengan cara bertani. Kebijakan persuasif mulai menunjukkan dampak positif untuk penurunan jumlah aktivitas perompakan.

Pemerintah kolonial Belanda mengangkat jabatan sejumlah tokoh pribumi yang diberi nama *Bateeng* dan *Jurukra* di beberapa pulau yaitu Galang, Timian, Moro, Sungi, Bulang, Pekala, Sekana, dan Mapar. *Bateeng* dan *Jurukra* difungsikan untuk mengendalikan dan mengawasi serta menjaga keamanan dan ketertiban di tempat-tempat yang masih diperkirakan rawan menjadi tempat-tempat persembunyian para bajak laut yang membaur dengan penduduk. *Bateeng* dan *Jurukra* memiliki tugas sebagai berikut:

1. Mengawasi penduduk di wilayah secara langsung maupun tidak langsung tidak terlibat dalam bajak laut.
2. Mengawasi perlengkapan perahu-perahu nelayan, agar tidak bisa digunakan untuk melakukan aksi perompakan.
3. Bertanggungjawab penuh di wilayah kerjanya masing-masing dan melaksanakan semua instruksi gubernemen.
4. Jika mereka melakukan pelanggaran akan tugasnya dan menyalahgunakan kekuasaan, akan dijatuhi hukuman dibuang ke Pulau Jawa.

Pemerintah kolonial Belanda melalui departemen jajahan (*departement van kolonie*) mengadakan perundingan untuk menjalin bekerja sama dengan Inggris (*Britisch Indie*) untuk membuat peraturan dan tindakan bersama dalam upaya pemberantasan bajak laut di Hindia Belanda agar memberikan hasil yang lebih besar. Hasil perundingan kerjasama itu adalah diberlakukannya ketentuan sebagai berikut. Pertama, bahwa di wilayah perairan Hindia Belanda, sebuah perahu yang mempunyai awak lebih dari 10 orang hanya boleh berlayar jika membawa pas (izin berlayar) yang dikeluarkan oleh pemerintah Inggris atau Belanda. Kedua, pelarangan perahu-perahu pribumi penjajap, balor, kakap, dan lanong untuk kegiatan pelayaran perdagangan dan

penangkapan ikan. Khusus di wilayah kesultanan Riau diberlakukan ketentuan sebagai berikut:

1. Di seluruh wilayah kesultanan Riau, Lingga, dan daerah-daerah taklukannya, atas nama sultan diumumkan bahwa setiap orang yang terlibat dalam perompakan laut dinyatakan bersalah, akan dikejar dan akan dijatuhi hukuman berat.
2. Bahwa Sultan wajib melarang setiap kepala pribumi di wilayahnya untuk melakukan kegiatan bajak laut di manapun, pura-pura tidak tahu atau membiarkannya. Disamping itu kepada orang-orang asing tidak diijinkan untuk menjual tawanan yang mereka bawa sebagai budak.
3. Semua perahu atau kapal pribumi yang dilengkapi dengan persenjataan seperti kapal bajak laut tidak diijinkan masuk ke wilayah perairan kerajaan.

Ketiga, ketentuan yang diberlakukan untuk wilayah timur Hindia Belanda, khususnya di Minahasa dan Flores yang aktivitas bajak lautnya masih merajalela, yaitu sebagai berikut:

1. Kepada para kepala pribumi di Pulau Ende (Flores) diwajibkan ikut bergabung dengan gubernemen dalam usaha memberantas semua bajak laut di daerah mereka, dan harus melarang atau menghentikan rakyat bergaul dengan para bajak laut.
2. Kepada para kepala pribumi di Minahasa disediakan 18 perahu khas Minahasa sebagai sarana pendukung dalam operasi pemberantasan bajak laut.
3. Kepada orang-orang tertentu yang diangkat dan dipekerjakan menjadi mata-mata dengan diberikan gaji tertentu, tugasnya tidak hanya melacak jejak para bajak laut

di tempat-tempat persembunyian mereka, tetapi juga harus menyelidiki siapa saja para kepala dan penduduk pribumi yang terlibat di dalamnya.

Pemerintah di Netherland memerintahkan kepada Gubernur Jenderal Hindia Belanda J.J. Rochussen melakukan kebijakan yang bersifat ofensif, yaitu melakukan operasi-operasi militer terhadap pangkalan-pangkalan atau tempat-tempat persembunyian para bajak laut. Pemerintah kolonial Belanda menggunakan kekuatan Angkatan Laut sepenuhnya, dengan dibantu oleh Angkatan Laut Karesidenan dan para Raja yang telah menyatakan kesediaannya untuk bergabung. Pemerintah kolonial Belanda juga menggunakan teknologi perang modern, persenjataan, dan kapal-kapal perang bermesin uap. Sejak saat itu satu kelompok kesatuan Angkatan Laut (*eskader*) Hindia Belanda terdiri dari 2 fregat (kapal perang besar), 3 korvet (kapal perang kecil), 8 kapal layar, 8 perahu sekunar, 1 kapal meriam, dan 4 kapal uap. Eskadron-eskadron ditempatkan di sejumlah pelabuhan atau pulau-pulau yang strategis untuk menjangkau penyerangan terhadap pangkalan-pangkalan bajak laut. Eskadron-eskadron itu secara bertahap ditingkatkan kekuatannya baik kualitas maupun kuantitas. Pada 1865, 1 eskadron Angkatan Laut Hindia Belanda terdiri dari 1 kapal pengintai, 1 korvet bermesin uap, 11 kapal baling-baling bermesin uap, dan 7 kapal beroda dayung tenaga uap (*raderstoomers*). Pada 1861, berdasarkan keputusan gubernemen tahun 1860, pasal 18 ditetapkan bahwa semua komandan di pos-pos komando Angkatan Laut di Hindia Belanda diperintahkan menggunakan semua kekuatan kapal perang untuk memerangi para bajak laut.

Pemerintah kolonial Belanda yang didukung teknologi persenjataan baru dan kapal-kapal bermesin uap dalam Angkatan Laut Hindia Belanda secara berangsur-angsur berhasil memberantas aktivitas bajak laut di Nusantara. Fenomena bajak laut semakin menurun sejak abad XIX ketika pemerintah kolonial

Belanda gencar melakukan operasi penumpasan bajak laut dengan menggunakan kapal uap. Bajak laut di Nusantara kekuatannya mulai berkurang sejak awal abad XIX, akibat kegiatan perburuan oleh pemerintah kolonial Belanda. Bajak laut dianggap sebagai tindakan yang tergolong kriminal oleh pemerintah kolonial Belanda. Hal tersebut membuat pergerakan bajak laut semakin terhambat oleh para pesaing asing yang datang di Kepulauan Nusantara. Namun demikian, bajak laut Nusantara masih sanggup menghadapi tekanan yang diberikan oleh para bajak laut asing (penjajah dari Barat) pada awalnya, meskipun lama kelamaan mereka semakin terpojok. Pemerintah kolonial Belanda membuat peraturan perundang-undangan yang membuat kondisi bajak laut Nusantara semakin buruk. Pemerintah kolonial Belanda memberlakukan undang-undang yang mengatur tentang pelarangan bajak laut dan menganggap mereka sebagai penjahat di laut. Pemerintah kolonial Belanda melakukan perburuan terhadap bajak laut. Mereka yang melakukan kejahatan di laut namun dan terbukti bersalah akan dihukum mati.<sup>82</sup> Pemerintah kolonial Belanda mendapatkan kekuatan baru untuk melawan bajak laut Nusantara, dengan teknologi baru seperti kapal uap dan senjata api yang kuat. Pembajakan dalam skala besar telah menyusut pada permulaan abad XX.<sup>83</sup>

## **B. Meningkatnya Bajak Laut di Nusantara**

Secara umum, kemunculan bajak laut termovitasi oleh faktor psiko-sosial. Jiwa avonturir pada beberapa kelompok

---

<sup>82</sup>Endang Rochmiatun., “Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Dinamika Kehidupan dan Kekuasaan dalam Naskah Kontrak Sultan-sultan Palembang Abad 18-19”, hlm. 198.

<sup>83</sup>Xu Ke, “Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia” , hlm. 2.

masyarakat cenderung mencari jalan keluar dengan melakukan berbagai macam kegiatan seperti berburu, berlayar, dan berperang. Perang antar suku yang dahulu telah melembaga di beberapa tempat di dunia, merupakan manifestasi dari sifat petualangan itu. Semangat oventurir ini menganggap *prestise* seseorang dinilai dari kejantannya untuk berpetualang dan dorongan untuk menjadi bajak laut sering kali dibina dalam kebudayaan masyarakat.<sup>84</sup>

Motif balas dendam membuat beberapa kelompok masyarakat bahari terjun sebagai bajak laut. Sejarah Yunani kuno mencatat, pembajakan di laut dengan alasan dendam telah dikenal sejak masa Demosthenes (abad IX Sebelum Masehi) dan pada banyak kasus motif balas dendam memainkan peranan penting. Sering sekali sukar ditentukan pihak mana yang mulai membajak dan pihak mana yang mengadakan serangan balasan.<sup>85</sup>

Menurut Ong-Webb, terdapat beberapa faktor „endemik“ bajak laut di Asia Tenggara, termasuk di Nusantara. Pertama, faktor ekonomi yang terkait dengan suatu kelompok masyarakat yang termarjinalisasi oleh pertumbuhan ekonomi dan politik di kawasan, bahkan bisa dikatakan sebagai bentuk kompetisi ekonomi untuk bertahan hidup. Kedua, faktor sosiologis yang merujuk pada wilayah yang rentan bajak laut. Pada umumnya tempat hidup komunitas maritim memiliki kemampuan alami di laut sehingga menjadi bajak laut adalah alternatif mata pencaharian. Ketiga, faktor politik yang berkaitan dengan seberapa kuat kemampuan suatu negara dalam mengontrol, melindungi, mengamankan dan menegakan hukum di wilayahnya. Keempat, faktor tipe geografis tertentu yang memudahkan aktivitas bajak laut beroperasi seperti

---

<sup>84</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 121.

<sup>85</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 122.

wilayah pesisir yang luas, pulau-pulau kecil yang diselingi gua-gua yang tertutup rapat vegetasi tropis.<sup>86</sup> Aktivitas bajak laut di Nusantara sebelum abad XVI tidak terlalu banyak. Bajak laut muncul lebih banyak di Nusantara setelah abad ke -16 disebabkan oleh berbagai faktor.

## 1. Kedatangan Orang Barat ke Wilayah Nusantara

Bajak laut ditentukan terjadinya kemerosotan berbagai aspek kehidupan yang disebabkan oleh perubahan konstelasi politik, perdagangan, dan ekonomi. Kemerosotan berbagai aspek kehidupan di Asia Tenggara akibat kedatangan orang Eropa pada sekitar abad XVI. Orang Eropa yang hadir di Asia Tenggara membuat masyarakat di Nusantara tersisih. Beberapa kelompok masyarakat berusaha melangsungkan hidupnya dengan menjadi bajak laut, „Eropa ada di darat dan bajak laut menjadi penguasa di lautan“.<sup>87</sup> Kemerosotan kekuasaan tradisional di Nusantara dapat mendorong terjadinya serangan bajak laut yang dilancarkan oleh beberapa kelompok masyarakat Nusantara. Teori seperti ini dipakai oleh Majul untuk menjelaskan serangan bajak laut yang dilancarkan oleh raja dan para datuk di Filipina Selatan.<sup>88</sup> Kemerosotan kekuasaan tradisional pasti sangat erat hubungannya dengan kedatangan orang Eropa yang menggeser kekuasaan tradisional. Orang Eropa yang menerapkan monopoli membuat kekuasaan tradisional terpinggirkan.

Sejarah hubungan antara bangsa Eropa dengan masyarakat Asia Tenggara (Nusantara) menimbulkan dampak negatif.

---

<sup>86</sup>Gerrard Graham Ong-Webb., “Piracy in Maritime Asia: Current Trend,” dalam Peter Lehr (ed.), *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism* (New York: Taylor & Francis Group, 2007).

<sup>87</sup>C. Adib Majul., *Muslim in the Philipines* (Manila: St. Mary s Publishing, 1973)

<sup>88</sup>C. Adib Majul., *Muslim in the Philipines*.

Masyarakat Asia Tenggara banyak yang melakukan aksi perompakan terhadap bangsa Eropa. Dominasi bangsa Eropa (kapitalisme) dalam perdagangan di Asia Tenggara menyebabkan maraknya aksi bajak laut terutama terhadap bangsa Eropa.<sup>89</sup> Bajak laut yang muncul ketika masa kolonial karena dampak langsung kedatangan kolonialisme dan monopoli perusahaan dagang Barat.<sup>90</sup> Aktivitas bajak laut di Nusantara naik secara dramatis setelah hadirnya kolonialisme bangsa barat dan perusahaan Barat yang memonopoli perdagangan.<sup>91</sup>

## 2. Melawan Bangsa Kafir atau Motif Agama

Bajak laut di Nusantara berhubungan dengan motif agama dengan latar belakang perang salib dan bulan sabit (*la Croix et la Croissant*) serta *Watergeuzen* antara Belanda yang Protestan dan Spanyol yang Katolik. Perang Salib di pihak Eropa yang beragama Nasrani dan Perang Jihad pada pihak Arab atau Turki yang beragama Islam. Pada masa awal, perang laut ini merupakan adu kekuatan antara Angkatan laut kedua belah pihak, tetapi ketika kekuasaan pusat di Byzantium (Konstantinopel) menjadi lemah, maka pertempuran dilanjutkan oleh kekuatan bahari yang berdiri

---

<sup>89</sup>James F. Warren., "A Tale Of Two Centuries The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at The End of The Eighteenth and Twentieth Centuries", dalam Peter Boomgaard (ed), *A World of Water: Rain, Rivers And Seas in Southeast Asian Histories*, hlm. 129.

<sup>90</sup>James F Warren., "A Tale of Two Centuries: The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia a the end of the Eighteenth and Twentieth Centuries", *ARI Working Paper No. 2 Juni 2003*

<sup>91</sup>James F. Warren., "A Tale Of Two Centuries The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at The End of The Eighteenth and Twentieth Centuries", dalam Peter Boomgaard (ed), *A World of Water: Rain, Rivers And Seas in Southeast Asian Histories*, hlm. 125.

sendiri-sendiri yang dalam kepustakaan Eropa disebut *corso*. Pihak Turki juga membedakan antara *kapa*; pembajak yang direstui pemerintah disebut *levend*. Adapun Kapal bajak laut yang dianggap sebagai penjahat disebut *harami*.<sup>92</sup> Peperangan dengan motif agama ini berlanjut hingga berabad-abad setelahnya dengan mencapai wilayah yang jauh di Timur. Aktivitas bajak laut Nusantara ternyata memiliki hubungan dengan perang salib dan bulan sabit. Aksi bajak laut di Nusantara sangat berhubungan dengan faktor agama Islam dalam perlawanannya terhadap kekuasaan barat.<sup>93</sup>

Menurut Vlekke, bajak laut Nusantara melakukan penyerangan terhadap orang kafir dan menculik anak-anak penyembah berhala.<sup>94</sup> Pada masa ini pemimpin Islam menganggap aksi bajak laut yang menjarah dan menculik budak kapal non-Muslim merupakan bagian dari Perang Suci (*jihad*).<sup>95</sup> Motif politik dan agama ini mendorong terjadinya bajak laut di nusantara sebagai bentuk perlawanan terhadap kekuasaan barat.<sup>96</sup> Motif agama bajak laut digambarkan oleh Rafless:

*“the state of the eastern populatin and the intolerant spirit of the religion of Islam have eminently tended to increase the practice, „the suppression of piracy has long been a subject to which attention of the Dutch has been vigorously*

---

<sup>92</sup>Adrian B. Lapien., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 120-121.

<sup>93</sup>A.B. Lapien., “Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”, hlm. 24.

<sup>94</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia* (Jakarta: Kepustakaan Populer Indonesia, 2008), hlm. 232.

<sup>95</sup>Tom Gunnar Hoogervorst, “Ethnicity and Aquatic Lifestyles: Exploring Southeast Asia’s Past and Present Seascapes”, *Water Hist (2012) 4*, hlm. 261.

<sup>96</sup>A.B. Lapien., “Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”, hlm. 24.

*directed,.. the preponderance of the English navy on the shores of all the eastern isles*’.<sup>97</sup>

### **3. Bajak Laut dan Penolakan Teori Kedatangan Orang Barat**

Beberapa ahli seperti Lapien berpendapat munculnya bajak laut di Nusantara selain karena tindakan politik kerajaan seperti yang digambarkan orang-orang Eropa, juga didorong oleh faktor lain seperti ekonomi dan geopolitik.<sup>98</sup> Lombard mengaitkan keberadaan bajak laut di Nusantara dengan adanya konflik antara dua sistem Barat dan Asia.<sup>99</sup> Warren berpendapat bahwa bajak laut berhubungan dengan pesatnya perdagangan di Asia Tenggara dengan masuknya Inggris menggantikan monopoli VOC sehingga membutuhkan banyak tenaga kerja. Bajak laut berusaha untuk mencari tenaga kerja untuk dijadikan budak.<sup>100</sup> Salah satu hasil jarahan favorit para perompak Nusantara adalah penduduk pesisir pantai yang diculik kemudian dijual sebagai budak.

Adapun Ger Teitler berpendapat bahwa peningkatan bajak laut di Nusantara memiliki dua faktor. Pertama, bajak laut hadir akibat ketidakstabilan politik, di sisi lain karena perdagangan yang menawarkan kesempatan untuk bebas melakukan perompakan. Kedua, bajak laut tidak ada hubungannya dengan kehadiran perusahaan perdagangan Eropa di Asia Tenggara. Munculnya bajak laut dan peningkatan aktivitas bajak laut di Asia Tenggara, tidak berhubungan dengan praktek monopoli bangsa Eropa. Bajak laut telah ada di Asia Tenggara jauh sebelum kedatangan bangsa Eropa.

---

<sup>97</sup>T. S. Raffles, *History of Java, Jilid I*, hlm. 232-252.

<sup>98</sup>Adrian B. Lapien., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*.

<sup>99</sup>Denys L. Lombard., *Nusa Jawa Silang Budaya. Jilid 2. Terj*, (Jakarta: PT. Gramedia, 1996), hlm. 78.

<sup>100</sup>Anthony Reid., *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara. Terj*. (Jakarta: LP3ES, 2004)

Perdagangan lokal di Asia Tenggara juga memiliki sikap monopoli, tidak hanya bangsa Eropa. Selain itu, wilayah yang dimonopoli oleh perusahaan dagang Eropa jangkauannya tidak luas dan waktunya belum lama, sehingga untuk menghubungkan kedatangan orang Eropa dengan fenomena munculnya dan peningkatan aktivitas bajak laut di Asia Tenggara tidak tepat.<sup>101</sup>

Vlekke menolak pendapat bahwa maraknya bajak laut di Nusantara akibat kedatangan orang Barat ke Nusantara. Vlekke berpendapat bahwa bajak laut telah merajalela di pulau-pulau Nusantara sejak zaman dahulu, meskipun baru tercatat oleh orang Eropa sejak abad XVIII. Sejak saat itu mulai dilakukan pembedaan antara perompak dengan pedagang jujur, sementara pada abad XVI dan XVII belum ada pembedaan. Vlekke juga tidak percaya bahwa perairan Nusantara lebih aman di zaman sebelumnya ketika kekuatan laut raja-raja masih ada. Para raja tidak tertarik mengamankan laut. Vlekke menambahkan bahwa aktivitas perompakan merupakan salah satu aspek kehidupan sosial dan ekonomi di Nusantara dan masih tetap seperti itu selama abad XIX.<sup>102</sup>

### **C. Pemetaan Wilayah Bajak Laut di Nusantara**

Berikut akan dijabarkan beberapa aktivitas bajak laut di berbagai wilayah Nusantara dan penjelasan mengenai kelompok-kelompok bajak laut di Nusantara.

#### **1. Aktivitas Bajak Laut di Selat Malaka dan Sumatera**

Asia memiliki dua jalur perniagaan besar yang melalui darat dan laut. Jalur darat disebut dengan jalan Sutera yang dimulai dari

---

<sup>101</sup>Ger Teitler, *Piracy in Southeast Asia, A Historical Comparison*, hlm. 67-68.

<sup>102</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 231.

Cina melalui Asia Tengah hingga Turkistan sampai ke Laut Tengah. Jalan ini berhubungan dengan jalan-jalan kafilah dari India. Jalur laut dimulai dari Cina kemudian Indonesia melalui Selat Malaka dan India, setelah itu menuju Teluk Persia kemudian melalui Suriah ke Laut Tengah atau ke Laut Merah melalui Mesir. Jalur Mesir akan sampai ke Laut Tengah.<sup>103</sup> Selat Malaka merupakan jalur pelayaran dan perdagangan yang penting bagi pedagang yang akan melintasi bandar-bandar penting di sekitar Samudera India dan Teluk Persia. Selat Malaka merupakan pintu gerbang ke jalan perdagangan Barat dan Selatan Cina dan sebagai jalur perdagangan Timur menuju Cina.<sup>104</sup> Selat Malaka didukung adanya kota pelabuhan besar di pantai barat dan timur Sumatera. Kota pelabuhan yang dimaksud antara lain Sriwijaya, Muara Jambi, Kota Cina, dan Singkel.<sup>105</sup> Sriwijaya merupakan kota pelabuhan penting dalam jalur pelayaran dan perdagangan di Selat Malaka yang telah ada sejak abad VII.

Sriwijaya merupakan pelabuhan transit dagang yang memiliki letak strategis di Selat Malaka. Sriwijaya menjadi pelabuhan penting dalam jalur perdagangan melalui laut pada masanya yang disinggahi oleh pedagang dari berbagai bangsa. Pedagang dari Cina dan Arab sudah sejak abad VII mendatangi Sriwijaya. Orang Arab dan Cina juga menjadi bagian dari

---

<sup>103</sup>Leirissa, dkk., *Sejarah Perekonomian Indonesia* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 1999), hlm. 15-16.

<sup>104</sup>Hasan Ambari., *Awal Masuknya Islam di Indonesia* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 1976), hlm. 7.

<sup>105</sup>Ida Suryani., *Arti Penting Selat Malaka dan Selat Bangka Bagi Sriwijaya Dalam Memperlancar Perdagangan Antara Cina, India, dan Arab* (Prosiding Seminar Pendidikan Nasional, Palembang, 28 Desember 2013), hlm. 805

penduduk Sriwijaya.<sup>106</sup> Menurut berita dari Cina dan Arab, komoditi yang diperdagangkan di Sriwijaya seperti cengkeh, pala, kapulaga, pinang, kayu gaharu, kayu cendana, kapur barus, gading, timah, rempah-rempah, penyu, perak dan emas. Barang-barang tersebut oleh pedagang asing dibeli atau ditukar dengan porselen, kain katun, dan kain sutera.<sup>107</sup> Posisi strategis Sriwijaya di Selat Malaka setelah keruntuhannya diteruskan oleh kota pelabuhan Malaka dan Palembang.

Pada abad XV, Malaka muncul menggeser kedudukan Pasai (Aceh) dalam dunia perdagangan internasional. Secara geografis letak Malaka cukup strategis dan lebih menguntungkan. Malaka berusaha agar persediaan barang-barang dagangan atau kebutuhan hidup di kesultannya tetap terjamin. Malaka berusaha menumbuhkan sistem birokrasi yang dapat mengatur perekonomian menjadi lebih baik.<sup>108</sup> Malaka juga mengirimkan ekspedisi militer ke negeri-negeri yang dianggap penting untuk dikuasai karena menghasilkan barang-barang yang dibutuhkan Malaka.<sup>109</sup> Wilayah yang berhasil dikuasai diantaranya, Kampar di pantai timur Sumatera ditaklukkan karena daerah ini merupakan penghasil merica dan merupakan pintu keluarnya emas dari daerah pedalaman Minangkabau. Wilayah Siak juga ditaklukkan dan

---

<sup>106</sup>Ida Suryani., *Arti Penting Selat Malaka dan Selat Bangka Bagi Sriwijaya Dalam Memperlancar Perdagangan Antara Cina, India, dan Arab*, hlm. 806

<sup>107</sup>Nugroho Notosusanto dan Marwati Djoned Poesponegoro., *Sejarah Nasional Jilid II* (Jakarta: Balai Pustaka, 1984), hlm. 61.

<sup>108</sup>Mohammad Iskandar., “Kurun Niaga dan Keruntuhan Tradisi Maritim di Jawa 1500–1680”, *Abad Jurnal Sejarah, Volume 1, Nomor 2, Desember 2017*, hlm. 38-39.

<sup>109</sup>Mohammad Iskandar., “Nusantara dalam Era Niaga sebelum Abad XIX”, *WACANA, VOL. 7 NO. 2, OKTOBER 2005*, hlm. 181

dikuasai karena menghasilkan emas.<sup>110</sup> Malaka pada masa itu memiliki peranan penting dalam perdagangan merica dan rempah-rempah.

Tumasik (Singapura) turut berkembang pada masa kekuasaan Malaka. Singapura memiliki posisi yang berada di ujung Semenanjung Malaya menjadikannya sebagai tempat yang paling strategis dalam jalur perdagangan dan lalu lintas jalur laut. Singapura menjadi tempat yang penting di wilayah Asia Tenggara karena posisinya strategis. Singapura selalu disinggahi para pedagang dan menjadi rebutan kerajaan-kerajaan atau kesultanan-kesultanan di sekitarnya, yang kemudian dikuasai oleh kaum penjajah Eropa.<sup>111</sup>

Palembang semakin berkembang perekonomiannya sejak abad XVII. Palembang memiliki posisi strategis dan ditopang pemerintahan yang stabil. Palembang menghasilkan komoditi yang sangat dibutuhkan oleh pasar domestik dan internasional. Palembang menggantungkan perekonomiannya pada hasil pertanian, perkebunan, perikanan, pengumpulan hasil hutan, dan tambang. Palembang menghasilkan komoditi primadona berupa lada dan timah.<sup>112</sup> Palembang berkembang menjadi kota pelabuhan yang penting di Selat Malaka sehingga banyak dikunjungi pedagang internasional. Selat Malaka dan Sumatera merupakan wilayah yang ramai dalam pelayaran dan perdagangan. Kondisi ini

---

<sup>110</sup>M.A.P Meilink Roelofsz., *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, (1962), hlm. 30.

<sup>111</sup>Asep Saefullah, "Tumasik: Sejarah Awal Islam di Singapura (1200-1511 M)", *Jurnal Lektur Keagamaan*, Vol. 14, No. 2, 2016, hlm. 423.

<sup>112</sup>Endang Rochmiatun., "Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Dinamika Kehidupan dan Kekuasaan dalam Naskah Kontrak Sultan-sultan Palembang Abad 18-19", hlm. 184.

mengundang bajak laut untuk melakukan perompakan. Bajak laut telah tercatat di wilayah Selat Malaka dan Sumatera sejak abad VII. Bajak laut di wilayah ini semakin meningkatkan aktivitas perompakan di masa kolonialisme. Wilayah Selat Malaka, pesisir Sumatera, dan pesisir Semenanjung Malaya merupakan tempat favorit terjadinya aksi perompakan.

### **Aktivitas Bajak Laut di Masa Sriwijaya**

Bajak laut sangat ditakuti oleh para pedagang yang sedang berdagang di Nusantara sejak sekitar abad VII. Bajak laut tersebar di Selat Malaka, Laut Cina Selatan dan pelabuhan-pelabuhan perdagangan Kerajaan Sriwijaya.<sup>113</sup> Bajak laut pada masa ini merupakan orang-orang yang gagah berani, pelaut yang ulung, pandai berkelahi, kejam, dan pemalas. Bajak laut tersebut tidak segan membunuh pedagang yang dirampok di laut dan kemudian mengambil semua barang dagangannya.<sup>114</sup> Bajak laut mengganggu para pedagang yang melintasi Selat Malaka atau yang akan berdagang di kota-kota pelabuhan pada masa kekuasaan Sriwijaya. Bajak laut dalam jumlah yang banyak beroperasi di sekitar perairan Sriwijaya pada masa itu.<sup>115</sup>

Bajak laut yang meresahkan dapat ditangkap dan tunduk kepada penguasa Sriwijaya.<sup>116</sup> Sriwijaya memasukan kepala-kepala kelompok bajak laut ke dalam ikatan armada kerajaan untuk

---

<sup>113</sup>Soeroto., *Sriwijaya Menguasai Lautan*, (Jakarta: Mutiara, 1975). hlm. 15.

<sup>114</sup>Kabib Sholeh, “Jalur Pelayaran dan Perdagangan Sriwijaya Pada Abad Ke-7 Masehi”, *Siddhayatra Vol. 22 (2) November 2017*, hlm. 68.

<sup>115</sup>J. L. Gaynor., “Piracy in the Offing: The Law of Lands and the Limits of Sovereignty at Sea”, *Anthropological Quarterly*, 85(3), 2012, hlm. 817–857.

<sup>116</sup>Y. Achadiati., *Sejarah Peradaban Manusia “Zaman Sriwijaya”*, (Jakarta: P.T Gita Karya, 1988), hlm. 9.

menambah keamanan lalu lintas perdagangan. Bajak laut tersebut bekerja sama di bawah perjanjian dengan Sriwijaya. Bajak laut mendapat bagian yang ditentukan oleh raja dari hasil perdagangan. Mereka secara resmi menjadi bagian dari organisasi armada laut Sriwijaya. Mereka ikut memelihara keamanan lalu lintas perdagangan agar kepentingan mereka tidak dirugikan oleh kelompok-kelompok bajak laut yang belum berhasil ditundukkan. Sriwijaya mengambil kebijakan ini dengan tujuan untuk menjaga keamanan di jalur-jalur pelayaran.<sup>117</sup> Sriwijaya menuai keberhasilan atas usahanya, dimana Sriwijaya berhasil menjamin keselamatan harta dan jiwa pedagang, nelayan, dan semua orang kaya yang berlayar di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan terhadap aksi perampokan dari bajak laut. Sriwijaya menuai keberhasilan akibat dari kekuatan armada laut yang dimiliki jumlahnya cukup besar,<sup>118</sup> sehingga mendukung keberhasilan dalam perang melawan para bajak laut.

### **Aktivitas Bajak Laut Setelah Masa Sriwijaya**

Bajak laut setelah masa Sriwijaya baru tercatat pada abad XV. Kelompok bajak laut telah berada di kawasan pantai timur Sumatera atau bahkan jauh sebelum itu. Berdasarkan sumber Cina, Palembang merupakan wilayah yang terkenal sebagai pusat bajak laut pada abad XV.<sup>119</sup> Pada awal abad XV, Parameswara (raja pertama Kerajaan Malaka) menyadari pentingnya jaminan keamanan bagi negerinya yang kehidupan ekonominya lebih

---

<sup>117</sup>Kabib Sholeh, "Jalur Pelayaran dan Perdagangan Sriwijaya Pada Abad Ke-7 Masehi", hlm. 69.

<sup>118</sup>A. B. Lopian., *Pelayaran Pada Masa Sriwijaya Praseminar Penelitian Sriwijaya* (Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional, 1979), hlm. 95.

<sup>119</sup>Endang Rochmiatun., "Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Dinamika Kehidupan dan Kekuasaan dalam Naskah Kontrak Sultan-sultan Palembang Abad 18-19", hlm. 188.

banyak bertumpu pada perdagangan. Malaka berusaha memberantas bajak laut atau *lanun* di sekitar Selat Malaka.<sup>120</sup> Berita ini menunjukkan bahwa bajak laut telah banyak melakukan aktivitas perompakan di Selat Malaka pada awal abad XV, terbukti dengan keresahan yang dialami oleh raja Malaka.

Pada 1511, Aceh masih merupakan satu pelabuhan kecil yang sebagian penduduknya memiliki pekerjaan sampingan merampok di laut (bajak laut). Orang Aceh merampok kapal-kapal Portugis di sekitar Selat Malaka. Bajak laut Aceh dengan kekuatan sekitar 30 kapal (*lankhara*) berhasil menyergap kapal-kapal Portugis dan memperoleh meriam-meriam dari hasil perampokan. Pada 1530, Aceh memiliki meriam dalam jumlah lebih banyak daripada yang dimiliki oleh Portugis di benteng Malaka.<sup>121</sup> Orang Barat yang mulai datang ke Nusantara mendorong peningkatan perompakan di Selat Malaka.

Pada pertengahan abad XVIII, Suku Laut Melayu disebut sebagai pengganggu (perampok) jalur perdagangan di Selat Malaka. Fakta ini bersumber dari isi perjanjian persahabatan antara Belanda dan Johor.<sup>122</sup> Pada 1784, sebuah skuadron Angkatan Laut Belanda dikirim ke Nusantara untuk memperkuat armada VOC. Pasukan ini berhasil memerangi bajak laut Bugis di Selat Malaka.<sup>123</sup> Usaha pemerintah kolonial Belanda memerangi bajak

---

<sup>120</sup>Mohammad Iskandar., “Nusantara dalam Era Niaga sebelum Abad XIX”, hlm. 181.

<sup>121</sup>J. Kathirithamby-Wells., “The Indrapura Sultanate: The Foundation of Its Rise from the Sixteenth to Eighteenth Century,” *Indonesia*, April 1976, hlm. 65–84.

<sup>122</sup>Viktor Amrifo, Arya H. Dharmawan, Satyawan Sunito, dan Endriatmo Soetarto., “Sejarah Sosiologis Budaya Bernafkah Komunitas Adat Suku Duano”, *Paramita Vol. 24 No. 2 - Juli 2014*, hlm. 191.

<sup>123</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia* (Jakarta: Kepustakaan Populer Indonesia, 2008), hlm. 263.

laut ternyata tidak mudah karena mereka masih berkeliaran pada tahun-tahun berikutnya di Selat Malaka dan sekitarnya. Pada akhir abad XVIII, bajak laut *Illanos* dari Kepulauan Sulu membangun benteng di selatan Sumatera. Mereka dengan leluasa melakukan perompakan kapal-kapal yang melintasi Selat Sunda.<sup>124</sup>

Pada akhir abad XVIII hingga awal abad XIX, kesultanan Palembang menghadapi bajak laut yang membuat keresahan di wilayah kekuasaan Palembang. Bajak laut ini dikomandani oleh orang-orang Bugis. Mereka merompak kapal-kapal berisi Timah. Palembang dirugikan karena timah yang ditambang telah dirampas oleh bajak laut. Pemerintah kolonial Belanda dirugikan karena hak monopoli timah di wilayah kesultanan Palembang menjadi terganggu.<sup>125</sup> Bangka Belitung yang merupakan wilayah Palembang juga tidak terpisahkan dari jaringan perompakan dan penjarahan para bajak laut. Masyarakat Bangka Belitung sangat dirugikan atas kehadiran bajak laut, terutama dalam segi ekonomi.<sup>126</sup>

Pada abad XVIII, para bajak laut *elanong* semakin sering melakukan perampasan di perairan Selat Bangka dan Sungai Musi. Residen Palembang telah berkali-kali mengajukan protes kepada Sultan Muhamad Bahauddin (Sultan Palembang, 1776-1804). Palembang telah berulang kali menghalau bajak laut dari kawasan

---

<sup>124</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 230.

<sup>125</sup>Muhammad Ilham., “Diplomasi Politik Kesultanan Palembang dan Kolonial Belanda Tanggal 23 Mei 1803”, *Medina-Te, Vol. 13 Nomor 2, Juni 2017*, hlm. 201-202.

<sup>126</sup>Muhammad Ilham., “Diplomasi Politik Kesultanan Palembang dan Kolonial Belanda Tanggal 23 Mei 1803”, hlm. 200.

perairan ini, akan tetapi usaha tersebut tidak berhasil.<sup>127</sup> Bajak laut tidak berhenti melakukan aksi perompakan di perairan wilayah Palembang. Residen Palembang melakukan protes akibat aksi bajak laut yang sering mengganggu kapal dagang milik Belanda. Bajak laut sering merampok kapal dagang Belanda yang bermuatan timah dari Bangka.<sup>128</sup>

Pada abad XVIII, kelompok bajak laut yang biasanya beroperasi di Pantai Malaya dan perairan Riau berpindah mengadakan perompakan di sekitar Selat Malaka dan pantai timur Sumatera. Bajak laut itu umumnya berasal dari pangkalan *lanun* di Kalimantan Utara yang berpusat di Teluk Marudu dan Tempasuk. Bajak laut yang datang di perairan Riau ini merupakan akibat tindakan Belanda yang menguasai perdagangan timah, pada waktu itu perdagangan timah sudah dikuasai oleh orang Bugis. Bajak laut di perairan Riau dan pantai timur Sumatera semakin kuat dengan didirikannya pangkalan di daerah Reteh (antara muara sungai Jambi dan Indragiri). Menurut laporan pemerintah Belanda, bajak laut di Reteh mampu mengerahkan seribu tenaga laki-laki bersenjata. Kelompok bajak laut di Reteh memiliki 10 hingga 12 buah kapal, masing-masing berukuran 8 hingga 10 koyang (16-20 ton) dengan awak kapal 50-80 orang dan dipersenjatai dengan satu meriam kaliber besar ditambah dua meriam kaliber kecil. Pangkalan bajak laut di Reteh pada setiap tahunnya melakukan aksi perompakan di perairan sekitarnya. Pangkalan di Reteh digunakan

---

<sup>127</sup>Endang Rochmiatun., “Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Dinamika Kehidupan dan Kekuasaan dalam Naskah Kontrak Sultan-sultan Palembang Abad 18-19”, hlm. 188

<sup>128</sup>J. S. Furnivall., *Hindia Belanda* (Jakarta, Freedom Institute, 2009), hlm. 214.

sebagai batu loncatan sehingga wilayah operasi mereka semakin luas.<sup>129</sup>

Pada awal abad XIX, Bajak laut dari kelompok bangsawan Palembang sering melakukan perompakan di perairan Selat Bangka dan pantai timur Sumatera. Bajak laut merampas komoditas seperti timah, lada, dan beras. Kelompok ini merupakan bajak laut paling terkenal di Palembang. Kelompok bajak laut ini memiliki pangkalan di Bangka dan Belitung. Kesultanan Palembang mengerahkan ribuan serdadunya untuk menaklukkan kelompok bajak laut ini. Pada masa itu juga terdapat kelompok bajak lain yang dipimpin oleh Panglima Raja dari Belitung, dengan wilayah perompakannya di sekitar perairan Belitung.<sup>130</sup> Pada abad XIX, bajak laut Aceh masih sering melakukan perompakan, yaitu dengan merompak kapal-kapal dari Eropa.<sup>131</sup>

Pada 1823, pemerintah kolonial Belanda yang diwakili Komisaris Jenderal Mr. J.H. Tobias mengadakan perjanjian damai dengan Sultan Batam dan Panembahan Simpang. Isi perjanjian menyatakan bahwa pemberantasan dan penanggulangan perompakan laut merupakan syarat utamanya. Sultan Batam dan Panembahan Simpang harus membantu Belanda melawan bajak laut. Pada 1825, pemerintah kolonial Belanda menjalin perjanjian dengan Penghulu Hamba Raja di Kepulauan Riau. Perjanjian ini merupakan bentuk kerja sama dalam rangka memberantas perompakan laut yang sering dilakukan oleh para pelaut nelayan

---

<sup>129</sup>Andrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 202-203.

<sup>130</sup>Endang Rochmiatun., “Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Dinamika Kehidupan dan Kekuasaan dalam Naskah Kontrak Sultan-sultan Palembang Abad 18-19”, hlm. 188.

<sup>131</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 357.

dari Lingga. Perjanjian itu dituangkan dalam keputusan tertanggal 4 Oktober 1825 No. 11 yang berbunyi sebagai berikut:

- a. Setiap perahu yang dipersiapkan untuk digunakan mencari atau menangkap ikan harus dilengkapi dengan segel (meterai) khusus yang dikeluarkan pemerintah Hindia Belanda, dan hanya berlaku satu kali jalan.
- b. Perahu-perahu yang akan digunakan untuk mencari atau penangkapan ikan sama sekali tidak boleh dipersenjatai, kecuali yang diperlukan untuk penangkapan ikan.
- c. Terdapat sebanyak 10 perahu yang khusus digunakan untuk mengawasi dan melindungi perahu-perahu nelayan, yang ditempatkan di bawah orang-orang yang bisa dipercaya, dan sedapat mungkin para penghulu sendiri atau orang-orang terdekatnya.
- d. Dalam surat pas perahu-perahu nelayan itu harus tertulis persenjataan yang digunakan untuk menangkap ikan dan nama dari pimpinan atau nahkodanya. Sebelum berangkat, Penghulu Hamba Raja harus memberitahukan kepada armada nelayan dan jumlah perahu kepada Residen Bangka Belitung, melalui perantara wakil-wakil Sultan Lingga yang diberi tugas mengawasi 10 perahu pengawas tersebut.
- e. Apabila berpapasan dengan kapal perang gubernemen Belanda, maka perahu-perahu nelayan itu harus terlebih dahulu memberikan sinyal, kemudian mendekat dan menunjukkan surat pasnya.

Pada 1831, kapal perang Amerika Serikat dan Inggris menyerang dan menembak desa-desa di pantai Aceh. Tindakan ini akibat bajak laut Aceh yang sering menyerang kapal-kapal Eropa. Amerika Serikat dan Inggris yang telah melakukan tindakan agresif

ternyata tidak menyurutkan aktivitas bajak laut Aceh.<sup>132</sup> Pada 1832, Pemerintah kolonial Belanda menyetujui sebuah perjanjian dengan Kasultanan Lingga. Pemerintah kolonial Belanda mewajibkan Lingga menghukum kepada siapapun di wilayah kerajaannya yang bersalah karena melakukan perompakan laut.

Pada 1835, pemerintah kolonial Belanda mengadakan perjanjian dengan Raja Jambi, isi terpenting dalam perjanjian itu adalah Raja Jambi diwajibkan melawan dan memberantas perdagangan budak yang dilakukan oleh para bajak laut, merampasnya, dan menyerahkannya kepada Gubernemen. Raja Jambi diperintahkan membujuk para bajak laut Tabelo agar pindah dari Jambi ke Teluk Kendari karena di bawah wilayah kekuasaan Belanda dan tempat itu digunakan untuk bekerja para petani. Pemerintah kolonial Belanda juga membuat perjanjian dengan Raja Riau pada tanggal 22 Juli 1836 yang isi terpentingnya adalah sebagai berikut:

- a. Untuk semua pelayaran/perahu dari Riau dan Lingga yang melaut baik untuk berdagang, mencari ikan dan lain sebagainya, harus dilengkapi dengan surat ijin layar (pas), yang dikeluarkan oleh Residen Riau. Pas ini setiap tahun harus diperbaharui secara gratis, untuk mengetahui jika terjadi perubahan fungsi perahu.
- b. Dalam surat jalan itu akan diuraikan mengenai jenis perahu atau kapal, tujuannya, nama nahkoda atau pemimpinnya, jumlah dan jenis senjata yang ada di kapal, dan harus ditandatangani.

---

<sup>132</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 335.

- c. Semua kapal yang akan mencari ikan (perahu nelayan), teripang harus menggunakan bendera hitam biasa dengan blok putih pada bagian atas.
- d. Apabila semua ketentuan ini dipenuhi, maka kapal-kapal yang sedemikian itu boleh berlayar sampai pulau Seribu, Karimun-Java, Bawean dan tempat-tempat lain untuk mencari ikan. Akan tetapi setiap kali ada pemeriksaan oleh kapal-kapal gubernemen harus menunjukkan surat tersebut di atas.
- e. Sultan harus bersedia atau diwajibkan mengerahkan segala kemampuan dan sarana-prasarananya untuk memerangi bajak laut.

Raja atau Sultan di Riau yang mendukung dan membantu pemerintah kolonial Belanda dalam pemberantasan bajak laut mendapat kompensasi, yaitu kebebasan mengekspor gambir sebanyak 2.500 pikul ke Jawa dan Madura tanpa pajak. Pemerintah kolonial Belanda memberi syarat bahwa tidak boleh melebihi batas itu dan aktivitas bajak laut sejak saat itu harus dihentikan. Produk Gambir itu harus dilengkapi dengan sertifikat mengenai asalnya yang akan diberikan oleh residen. Pengangkutannya harus menggunakan perahu pribumi, demikian juga awaknya berada di bawah kekuasaan raja Lingga.

Pada 1838, pemerintah kolonial Belanda di Batavia mengadakan pembasmian perompak laut secara besar-besaran di perairan Belitung. J.J. Roy memimpin aksi penumpasan bajak laut. *Lanun* (bajak laut) yang dahulu disegani menjadi meredup akibat aksi perumpasan yang dilakukan pemerintah kolonial Belanda.<sup>133</sup>

---

<sup>133</sup>Endang Rochmiatun., "Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Dinamika Kehidupan dan Kekuasaan dalam Naskah Kontrak Sultan-sultan Palembang Abad 18-19", hlm. 196.

Pada tahun yang sama, pemerintah kolonial Belanda melakukan perjanjian dengan Kesultanan Indragiri (wilayah di pantai timur Sumatra). Kesultanan Indragiri bersedia untuk bergabung dalam memberantas bajak laut. Pada 1840, Angkatan Laut Inggris dengan beberapa ekspedisi mampu mengalahkan bajak laut yang beroperasi di Kepulauan Melayu.<sup>134</sup> Namun ekspedisi Inggris tidak mampu membuat semua bajak laut berhenti merompak.

Pada 1843, pemerintah kolonial Belanda melakukan pembaharuan perjanjian (*traktaat*) dengan Sultan Indragiri yang telah dibuat pada 1838, khususnya berkaitan dengan pemberantasan bajak laut. Perjanjian 1843 menegaskan bahwa para raja dan pembesar kerajaan harus sepenuhnya dan semaksimal mungkin membantu gubernemen dalam usaha-usahanya memberantas bajak laut. Semua bajak laut harus ditangkap atau paling tidak diusir dari wilayah kerajaan Indragiri, karena tidak boleh wilayah Indragiri digunakan untuk pangkalan atau persembunyian para bajak laut. Barang siapa yang secara langsung maupun tidak langsung terlibat dalam aktivitas bajak laut akan dijatuhi hukuman berat oleh gubernemen, tetapi sebaliknya gubernemen akan memberikan bantuan persenjataan yang bisa digunakan untuk memerangi bajak laut.

Orang Cina (kelompok Ghee Hin, Hai San, dan Toh Peh Kong) juga terlibat dalam kegiatan perompakan di pesisir Selat Malaka pada 1872-1873. Mereka telah merampas harta benda, membakar rumah-rumah, dan melukai serta membunuh penduduk lokal. Mereka menyerang dan merampok hasil tangkapan nelayan

---

<sup>134</sup>Giulia Berlusconi., "Piracy: History" dalam Beare M.E. (Ed.), *Encyclopedia of Transnational Crime and Justice* (London: SAGE Publications, 2014), hlm. 303.

di perairan Malaka.<sup>135</sup> Pada akhir abad XIX, aktivitas *melanun* (bajak laut) terjadi secara leluasa di pesisir dekat Selat Melaka. Bajak laut telah mengancam keselamatan dan aktivitas pedagang di perairan Selat Melaka. Bajak laut („*lanun-lanun*”) menyerang kapal atau perahu lokal dan kapal-kapal Eropa yang berdagang di perairan Selat Malaka. Kapal Eropa itu diantaranya kapal-kapal Inggris (*Malacca, Commerece, Sultana, Lord Melbourne, Young Queen*, dan *Anna*) dan kapal-kapal Perancis (*Sabine* dan *A.S. Friendship*).<sup>136</sup>

Pada abad XIX, pemerintah kolonial Belanda mendirikan pos militer di Pulau Nias, dekat pantai barat Sumatera. Pos militer tersebut digunakan untuk melindungi penduduk dari serangan bajak laut Aceh. Para bajak laut Aceh sering menculik penduduk Pulau Nias untuk dijadikan budak.<sup>137</sup> Bajak laut masih melakukan aktivitas perompakan pada masa ini di pantai Timur Sumatera dan di Selat Malaka. Sumber lain menyebutkan bahwa, orang Bajo ternyata mengelilingi Pulau Sumatera untuk melakukan aksi perompakan.<sup>138</sup> Orang Bajo beberapa kali disebutkan sebagai bajak laut, yang memiliki pangkalan di perairan Sulawesi. Namun catatan perompakan orang Bajo di Selat Malaka dan Sumatera tidaklah banyak.

---

<sup>135</sup>Ibrahim Ahmad, Faris Ahmad, dan Shariff bin Harun., “Piracy in the Malacca Strait Around 19th Century: The West Missconception”, hlm. 53.

<sup>136</sup>Ibrahim Ahmad, Faris Ahmad, dan Shariff bin Harun., “Piracy in the Malacca Strait Around 19th Century: The West Missconception”, hlm. 51.

<sup>137</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 335.

<sup>138</sup>Abd. Latif Bustami, “Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan”, hlm. 272

## 2. Aktivitas Bajak Laut di Jawa

Jawa memiliki kota pelabuhan yang digunakan untuk mengekspor produk pertanian dan mengimpor komoditas yang lain dari luar Jawa. Pelabuhan-pelabuhan penting di Jawa diantara Banten, Pontang, Cigede, Tangerang, Sunda Kalapa, dan Cimanuk. Sunda Kalapa merupakan pelabuhan terbesar dan terpenting di pantai utara Jawa bagian barat.<sup>139</sup> Kota-kota pelabuhan lain di pesisir utara Jawa seperti Cirebon, Jepara, Kudus, Pati, Tuban, Gresik, Surabaya, dan Jaratan. Pelabuhan-pelabuhan tersebut ramai dikunjungi para pedagang mancanegara. Kota pelabuhan pantai utara Jawa bertambah ramai setelah Malaka jatuh ke tangan Portugis.<sup>140</sup> Kota-kota pelabuhan di pantai utara Jawa menduduki tempat penting dalam hubungannya dengan perkembangan perekonomian wilayah Nusantara. Kota-kota pelabuhan tersebut telah berperan sebagai pelabuhan perantara internasional yang menghubungkan Jawa dan daerah produsen rempah-rempah di Kepulauan Maluku di ujung timur Nusantara dengan daerah Nusantara di ujung barat.<sup>141</sup>

Jawa memiliki tiga pelabuhan penting, yaitu Batavia (Sunda Kelapa), Surabaya, dan Semarang. Pelabuhan Batavia merupakan pelabuhan paling penting di Jawa, yang menyediakan berbagai macam kebutuhan, seperti air bersih, makanan, buah, dan sayur. Pelabuhan ini memiliki fasilitas lengkap dan sangat sibuk. Pelabuhan Surabaya juga tidak kalah penting dalam peta pelayaran

---

<sup>139</sup>Tomé Pires,, *Suma Oriental: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina & Buku Francisco Rodrigues*, terj. Andrian Angkasa dan Anggita Pramesti, (Yogyakarta: Ombak, 2014), hlm. 238–242.

<sup>140</sup>Mohammad Iskandar., “Kurun Niaga dan Keruntuhan Tradisi Maritim di Jawa 1500–1680”, *Abad Jurnal Sejarah, Volume 1, Nomor 2, Desember 2017*, hlm. 42.

<sup>141</sup>Mohammad Iskandar., “Kurun Niaga dan Keruntuhan Tradisi Maritim di Jawa 1500–1680”, hlm. 37.

Nusantara. Pelabuhan Surabaya berada di barat sungai Kalimas, dimana sungai ini mendukung rute pelayaran ke wilayah pedalaman Jawa. Pelabuhan Surabaya juga menjadi tempat tinggal pedagang Cina, Arab, dan Eropa. Pelabuhan ini juga menyediakan berbagai jenis akomodasi, seperti makanan segar dan air bersih yang tersedia secara melimpah. Pelabuhan Semarang juga memiliki peran penting dalam pelayaran Nusantara. Pelabuhan Semarang berkembang pesat berkat dukungan kawasan pedalaman. Pelabuhan Semarang memiliki produk unggulan berupa gula.<sup>142</sup> Kegiatan pelayaran dan perdagangan di Jawa dimanfaatkan oleh bajak laut untuk merompak. Bajak laut melakukan perompakan di Laut Jawa, pesisir Pulau Jawa, dan Pulau-Pulau kecil di sekitar Jawa.

Catatan awal mengenai aktivitas bajak laut di Jawa terdokumentasi dari sumber Cina pada abad XV. Sumber Cina menyebutkan bahwa pelabuhan Tuban sebagai tempat yang tidak aman pada abad XV. Kapal-kapal saudagar Cina berusaha menjauhi Tuban dan berlabuh di Gresik dan Surabaya. Kapal-kapal Tuban memaksa dengan kekerasan agar kapal-kapal Cina singgah di pelabuhan Tuban. Wilayah Tuban masa itu dikenal sebagai sarang *lanun*.<sup>143</sup>

Pada 1666, sebuah kapal VOC dirampok oleh bajak laut ketika berlabuh di Bandar Surabaya. Bajak laut merusak dan membakar kapal setelah berhasil merampok muatan kapal. VOC mengumumkan akan memberi hadiah uang kepada siapapun yang dapat menangkap bajak laut. Kelompok bajak laut Intjeh Cohdja

---

<sup>142</sup>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", *Doctor Dissertation Leiden University, 2003*, hlm. 44-46.

<sup>143</sup>Groeneveldt W.P., *Historical Notes on Indonesia and Malaya Compiled from Chinese Sources* (Djakarta: Bhratara, 1960), him. 47.

diketahui sebagai pelaku perompakan kapal VOC. VOC mengumumkan bahwa siapapun yang berhasil menangkap pelaku dalam keadaan hidup akan mendapatkan imbalan sebesar 100 ringgit, sedangkan yang menangkap dalam keadaan mati diberi hadiah 50 ringgit. Sementara itu, jika dapat menangkap anak buah dari Intjeh Cohdja dalam keadaan hidup dihadahi 10 ringgit, sedang dalam keadaan mati sebesar 5 ringgit. Bagi siapa saja yang dapat merampas perahu dari Intjeh Chodja, diperbolehkan memiliki perahu itu beserta muatannya.<sup>144</sup> Pada 1685, catatan VOC menyebutkan bahwa di Surabaya dan daerah-daerah lainnya di ujung Timur pulau Jawa (*Oosthoek*) terdapat seorang bajak laut yang terkenal bernama Wassingrana.<sup>145</sup> Bajak laut ini menjadi penguasa di wilayah Jawa bagian Timur.

Pada 1758, kapal Inggris yang tiba di pantai selatan Lumajang dibajak dan kapalnya dibakar. Kapal tersebut dalam rangka melakukan perjalanan dari Bengkulu menyusuri pantai selatan pulau Jawa untuk seterusnya mengitari ujung Jawa Timur dan kemudian menuju ke barat ke arah Batavia.<sup>146</sup> Pada akhir abad XVIII, Bajak laut *Illanos* dari Kepulauan Sulu dengan mudah melakukan perompakan di pantai Jawa. Mereka menculik perempuan dan anak-anak untuk dijadikan budak.<sup>147</sup>

Pada awal abad XIX, koalisi pedagang muslim dari Reteh, Kepulauan Lingga, Sambas, Kota Waringin, Kepulauan Sulu, dan

---

<sup>144</sup>Frasiscu Assisi Sutjipto Tjiptoatmodjo, *Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura (Abad XVII sampai Medio Abad XIX)*, (Yogyakarta: Disertasi Ilmu Sastra Universitas Gadjah Mada, 1983).

<sup>145</sup>Anwar., "Tiga Zaman Suku Bajo Menguasai Perairan Nusantara", hlm. 25.

<sup>146</sup>Frasiscu Assisi Sutjipto Tjiptoatmodjo, *Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura (Abad XVII sampai Medio Abad XIX)*.

<sup>147</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 230.

Mindanao melakukan perompakan di laut Jawa dan pantai-pantai Jawa. Mereka menyerang konvoi-konvoi yang melewati jalan raya Daendels (Pantai Utara Jawa), terutama jalan yang berada di dekat pantai.<sup>148</sup> Pada Juni 1824, tujuh puluh kapal yang berisi orang Papua dan Seram muncul di sekitar Banyuwangi. Angkatan laut Belanda berusaha mengusir kapal-kapal tersebut. Kapal-kapal orang Papua dan Seram segera meninggalkan wilayah perairan Banyuwangi.<sup>149</sup> Pada 1830an, kelompok bajak laut Balangingi yang terkenal sebagai bajak laut kejam melakukan aksi perompakan di Laut Jawa.<sup>150</sup>

Pulau Bawean di utara Surabaya tidak lepas dari aksi perompakan. Kelompok perompak dari Filipina Selatan menyerang Bawean.<sup>151</sup> Bajak laut dari Filipina Selatan ini melakukan aksi perompakan sekitar tahun 1844.<sup>152</sup> Pada pertengahan abad XIX, berdasarkan laporan Belanda bahwa pemerintah kolonial Belanda gagal melindungi penduduk Bawean dari serangan bajak laut Tobelo<sup>153</sup> Pada saat itu, 15 perahu bajak laut dari Tobelo yang berukuran besar mendarat di pantai barat laut

---

<sup>148</sup>Denys L. Lombard., *Nusa Jawa Silang Budaya. Jilid 2. Terj*, (Jakarta: PT. Gramedia, 1996), hlm. 78.

<sup>149</sup>Charles Illous dan Philippe Grange., *Kepulauan Kangean: Penelitian Terapan untuk Pembangunan* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia bekerja sama dengan Ecole Francaise d'ExtremeOrient Universite de La Rochelle, 2013).

<sup>150</sup>Adrian B. Lopian., "Laut Sulawesi: The Celebes Sea, from Center to Peripheries", *Moussons 7 (2004)*, hlm. 11.

<sup>151</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 273

<sup>152</sup>J. Van Roon., "Enkele aantekeningen omtrent het eiland Bawean", *Jaarver slag Top Diens over 1916.Vol.12. 1917*, Batavia, hlm. 264-273.

<sup>153</sup>W.R.van Hoëvell (ed)., "Bawean en de zeeroovers" *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indie 13 (1851)*, Vol. 1:158-165. *Kolonial Verslag 1850:18*.

Bawean. Sebagian besar penduduk sedang berlayar ke luar pulau untuk berdagang. Bajak laut Tobelo berhasil menangkap sebagian besar penduduk di beberapa kampung Bawean. Penduduk Bawean yang berhasil ditangkap kemudian dijadikan budak.<sup>154</sup> Perdagangan budak menjadi salah satu komoditas primadona dalam perdagangan Asia Tenggara. Sehingga tidak mengherankan jika bajak laut Tobelo melakukan aksi penculikan penduduk lokal dan kemudian dijadikan budak atau dijual. Pulau Bawean tidak hanya menjadi sasaran penyerangan bajak laut, namun juga untuk rumah para bajak laut. Bawean kerap kali digunakan sebagai tempat bersembunyi bajak laut dari berbagai suku bangsa, seperti orang Bugis, Madura, Melayu, dan Bajo.<sup>155</sup>

Wilayah Jawa juga dihantui oleh perompak dari Sumatera, Sulawesi, dan Filipina Selatan. Pada masa itu, pemimpin bajak laut di Reteh (Riau) menjalin hubungan perkawinan dengan keluarga penguasa di Lampung. Koalisi antara bajak laut Reteh dan penguasa Lampung untuk merencanakan aksi perompakan. Koalisi ini berlayar ke pantai selatan Pulau Jawa sambil menangkap penduduk pantai dan mengambil sarang burung yang mahal harganya di pasaran. Koalisi ini terus berlayar ke timur dan mengitari Pulau Jawa, mereka kembali ke Selat Bangka menunggu kapal-kapal yang berangkat dari Jawa yang penuh muatan.<sup>156</sup> Bajak laut Mangindano yang bekerja sama dengan pemimpin Bangkalan (Madura), orang Bajau (Bajo), dan orang Tobelo dari Halmahera

---

<sup>154</sup>E. de Waal., *Bijdrage tot de kroniek en statistieck van den zeeroof in Nederlansch Indie, met Staatkundige toelichtingen Onze Indische financien Nieuwe reeks aanteekeningen. Vol.3.* (s-Gravenhage, Nijhoff, 1879), hlm. 27-28.

<sup>155</sup>Anwar., “Tiga Zaman Suku Bajo Menguasai Perairan Nusantara”, hlm. 25.

<sup>156</sup>Andrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 204.

juga melakukan aksi perompakan di perairan Laut Jawa.<sup>157</sup> Orang Bajo juga melakukan perompakan di pulau-pulau sekitar Jawa.<sup>158</sup>

### **3. Aktivitas Bajak Laut di Madura dan Kepulauan Kangean**

Pulau Kangean memiliki interaksi dengan berbagai kekuatan politik, kebudayaan, dan ekonomi dengan daerah Madura, Jawa, Filipina Selatan, Eropa, Asia Barat, Asia Timur, Bugis-Makassar, Mandar, dan Bajo.<sup>159</sup> Wilayah Kepulauan Kangean di timur Madura ini tidak lepas dari aksi perompakan. Di Pulau Kangean terdapat konsentrasi pemukiman penduduk orang Bajo, yang keberadaannya di wilayah ini berkaitan dengan aksi perompakan dan jalur pelayaran.<sup>160</sup> Ini membuktikan bahwa orang Bajo pernah berkunjung ke Kangean untuk melakukan perompakan. Bukti lain bahwa penduduk Kangean yang sebelum kedatangan bajak laut bermukim di pesisir kemudian setelah kedatangan bajak laut lari ke atas (bermukim di perbukitan).<sup>161</sup>

Pada abad XVII, marak terjadi aksi perompakan oleh bajak laut di Selat Madura dan Pulau Kangean. Aktivitas bajak laut di sekitar Pulau Kangean dan Selat Madura itu berkaitan dengan perjuangan Trunojoyo (Raja Madura 1674-1679). Trunojoyo bekerja sama dengan bajak laut Makassar (Karaeng Galesong) berusaha melawan hegemoni Mataram yang didukung oleh

---

<sup>157</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 279.

<sup>158</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 272

<sup>159</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 272

<sup>160</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 272

<sup>161</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 271

Belanda.<sup>162</sup> Pada 1828, sekitar 300 orang penduduk Pulau Kangean diangkut ke Pulau Laut untuk dijual sebagai budak.<sup>163</sup> Aksi perompakan dilakukan oleh koalisi bajak laut Mangindano, Bangkalan, Bajo, dan Tobelo yang berpusat di Pulau Laut. Jaringan operasi perompak *lanun* (bajak laut) ini menyerang Pulau Kangean memanfaatkan jalur pelayaran yang telah dirintis oleh orang Bajo.<sup>164</sup> Pada 1838, pemerintah kolonial Belanda membuat perjanjian dengan Penguasa Sumenep (Madura). Perjanjian itu berisi bahwa Sultan Sumenep bersedia ikut ambil bagian dalam menyediakan dan mengoperasikan perahu-perahu penjelajah untuk memberantas para bajak laut.

#### 4. Aktivitas Bajak Laut di Kalimantan

Kalimantan juga menjadi bagian penting dari jalur pelayaran dan perdagangan Nusantara. Aktivitas perdagangan dan pelayaran di Kalimantan didukung oleh beberapa wilayah kota pelabuhan dagang yang ramai, sebagai contoh Banjarmasin, Lawe, dan Tanjung Pura. Banjarmasin merupakan kota pelabuhan strategis, karena berada di antara selat Makassar dan Laut Jawa. Banjarmasin menjadi tempat persinggahan pedagang-pedagang akibat posisi strategisnya. Banjarmasin didatangi pedagang dari Sulawesi, Jawa, Gujarat, dan Cina. Kota pelabuhan Banjarmasin memiliki komoditas utama seperti lada, emas, intan, dan beberapa hasil hutan.<sup>165</sup> Kota pelabuhan Banjarmasin memiliki komoditas penting, yaitu minyak dan batubara. Pelabuhan ini menjadi tempat

---

<sup>162</sup>H. J. de Graaf., “De Opkomst van Raden Troenadjaja”, *Djawa 20 (1940)1*, hlm. 56-86.

<sup>163</sup>Abd. Latif Bustami, “Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan”, hlm. 279.

<sup>164</sup>Abd. Latif Bustami, “Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan”, hlm. 273

<sup>165</sup>Aisyah Syafiera., “Perdagangan di Nusantara Abad XVI”, *AVATARA, Volume 4, No. 3, Oktober 2016*, hlm. 729.

tinggal pedagang dari Melayu dan Cina. Kota pelabuhan Banjarmasin berkembang pesat akibat dukungan transportasi sungai yang memadai.<sup>166</sup>

Kota pelabuhan Lawe dan Tanjung Pura memiliki jenis komoditas yang serupa, yaitu emas, beras, berlian, bahan-bahan makanan, dan jung. Lawe memiliki jumlah komoditas yang lebih besar dibanding Tanjung Pura. Pelabuhan Lawe telah melakukan perdagangan dengan Malaka pada awal abad XVI. Pelabuhan Lawe mengekspor komoditas berupa intan, emas, dan bahan makanan ke Malaka untuk ditukarkan dengan kain Keling dan Bengali. Pelabuhan ini juga melakukan hubungan dagang dengan daerah-daerah di Jawa. Pelabuhan Lawe dan Tanjung Pura juga mengirim komoditas intan, emas, dan bahan makanan ke Jepara.<sup>167</sup>

Pelabuhan Sukadana merupakan satu-satunya pelabuhan besar di Kalimantan Barat. Pedagang Asia, Inggris, Perancis, dan Portugis sering mengunjungi pelabuhan ini. Pelabuhan Sukadana memiliki komoditi ekspor berupa timah. Sukadana menjadi pelabuhan ekspor produk hulu yang berharga, termasuk berlian.<sup>168</sup> Wilayah Kalimantan yang ramai dengan aktivitas pelayaran dan perdagangan menjadi sasaran perompakan. Laut di sekitar Kalimantan dan pesisir Kalimantan menjadi sarang bajak laut.

---

<sup>166</sup>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”, hlm., 48.

<sup>167</sup>M.A.P. Meilink Roelofs., *Asian Trade and European Influence: In The Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, hlm. 85.

<sup>168</sup>Ota Atsushi., “Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820”, *Indonesia, No. 90, Trans-Regional Indonesia over One Thousand Years (October 2010)*, hlm. 73.

Pada 1369, Bajak laut dari Sulu yang dibantu oleh Tiongkok menyerang wilayah Kalimantan bagian barat. Armada Majapahit segera muncul di Laut Cina Selatan, sehingga daerah tersebut terhindar dari bajak laut.<sup>169</sup> Pada sekitar abad XVII, armada bajak laut Bugis memiliki pangkalan utama di dekat Samarinda di Kesultanan Kutai, pantai timur Kalimantan. Mereka membantu sultan-sultan Kalimantan di pantai barat dalam perang-perang internal antar mereka.<sup>170</sup> Pada 1765, Pangeran Raja Musa yang seorang bajak laut dari Siak, Melayu menetap di Kepulauan Karimata. Pangeran Raja Musa tinggal di Kampong Srunai wilayah Karimata besar, sementara salah satu komandannya mendirikan sebuah komunitas yang disebut Kampong Siak di Pulau Serutu. Pangeran Raja Musa sebelum menetap di Karimata telah lama mengembara sebagai bajak laut. Bajak laut pimpinan Pangeran Raja Musa menuntut upeti dengan ancaman terhadap kapal-kapal yang melewati sekitar Kepulauan Karimata.<sup>171</sup>

Pada 1786, penduduk di Sukadana dan Matan menjadi bajak laut setelah serangan Belanda. Masyarakat Sukadana dan Matan menghadapi kesengsaraan dan kemiskinan akibat serangan Belanda. Masyarakat Sukadana dan Matan memilih menjadi bajak laut agar tetap bertahan hidup.<sup>172</sup> Pada tahun yang sama, sebuah kelompok besar bajak laut bermarkas di Teluk Sukadana, dengan

---

<sup>169</sup>Safri Burhanuddin, dkk., *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Dalam Proses Integrasi Bangsa* (Jakarta-Semarang, Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara Lembaga Penelitian Undip Semarang - Pusat Riset Wilayah Laut Dan Sumberdaya Non Hayati BRKP DKP, 2003), hlm. 91.

<sup>170</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 230.

<sup>171</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 85.

<sup>172</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 78.

pemimpin bernama Datu Camerang (Raja Sabrang) yang merupakan putra raja muda Padang (saudara Sultan Sulu). Datu Camerang menempatkan sejumlah orang kepercayaannya di daerah tetangga untuk membangun dan mempertahankan pengaruhnya. Datu Camerang telah menghabiskan waktu bertahun-tahun sebagai pimpinan kelompok bajak yang berkeliaran di pantai Kalimantan sebelum datang ke Sukadana.<sup>173</sup> Datu Camerang memiliki armada yang terdiri dari 24 kapal yang ditempatkan di Pulau Panambangan, Kepulauan Karimata. Dia tinggal di Panambangan bersama dengan 900-1000 tentara bajak laut dan pandai besi. Panambangan merupakan pangkalan utama untuk aktivitas perompakan, sementara Sukadana adalah tempat untuk pengadaan makanan dan kebutuhan hidup lainnya. Pasukan Datu Camerang yang berada di Sukadana juga melakukan aksi perompakan terhadap kapal barang yang melintasi sekitar perairan Sukadana.<sup>174</sup> Masyarakat Sukadana dan Matan yang sedang menderita kesusahan seperti bergabung dengan kelompok bajak laut Datu Cemerang untuk bertahan hidup.

Pada awal abad XIX, Pualau Laut dijadikan markas dari koalisi bajak laut Bangkalan (Madura), Mangindano, orang Bajau (Bajo), dan orang Tobelo dari Halmahera. Koalisi ini bekerja sama untuk melakukan aksi perompakan di berbagai wilayah Nusantara.<sup>175</sup> Pada masa ini, sumber Eropa mencatat bahwa seluruh pantai Sukadana dan Matan telah dikuasai oleh bajak laut lokal dan asing.<sup>176</sup> Pada 1817, pemerintah kolonial Belanda melakukan

---

<sup>173</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 83.

<sup>174</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 86.

<sup>175</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 279.

<sup>176</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 83.

sebuah perjanjian dengan Kasultanan Banjarmasin. Isi perjanjian menyatakan bahwa Kasultanan Banjarmasin harus terlibat dalam upaya pemberantasan perompakan laut. Pada 1819, pemerintah kolonial Belanda melakukan kerjasama dengan Sultan Pontianak. Perjanjian menyebutkan bahwa pemerintah Hindia Belanda akan menempatkan 1 skuadron armada lautnya, yang terdiri dari kapal-kapal layar kecil untuk melindungi perdagangan di pantai Kalimantan. Sultan harus ikut berpartisipasi dengan mengoperasikan segala kemampuan armada lautnya untuk ikut mengamankan aktivitas perdagangan tersebut. Pada tahun yang sama, pemerintah kolonial Belanda menjalin kerjasama dengan Sultan Sambas dan Mampawa. Isi perjanjian tersebut merupakan ketentuan bahwa semua perahu atau kapal layar yang berasal dari kedua kesultanan tersebut jika akan berlayar ke wilayah lain harus membawa pas atau surat izin berlayar yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia-Belanda.

Sebuah laporan Belanda tahun 1822 mengatakan bahwa bajak laut telah menculik ribuan orang dari Cina dan dibawa ke Kalimantan. Orang yang diculik ini sebagian menjadi orang merdeka dan sebagian lagi menjadi budak,<sup>177</sup> Pada tahun yang sama, wilayah Kedawangan terdapat 300 penduduk *kampong* di tepian sungai semuanya adalah bajak laut. Penduduk ini merupakan *Iranun* dari Sulu. Penguasa Kedawangan, Pangeran Cakra Negara, diduga telah mengundang bajak laut untuk tinggal di Kedawangan.<sup>178</sup> Penduduk lelaki di Kedawangan berprofesi sebagai bajak laut. Anak-anak di Kedawangan dibesarkan dalam

---

<sup>177</sup>Ota Atsushi., “Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820”, hlm. 85.

<sup>178</sup>Ota Atsushi., “Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820”, hlm. 84.

kehidupan perampokan. Mereka akan menjadi bajak laut pada waktunya nanti.<sup>179</sup>

Pada 1832, pemerintah kolonial Belanda melakukan perjanjian dengan Sultan Sukadana. Perjanjian berisi bahwa Sultan akan bekerja sama dengan gubernemen untuk membasmi bajak laut. Pada 1862, pemerintah kolonial Belanda melakukan pembasmian bajak laut di pantai Timur Laut Kalimantan. Ekspedisi Belanda ini gagal akibat kalah kuat dengan bajak laut yang bermarkas di Tongka. Bajak laut yang bermarkas di tempat itu berasal dari Sulu, dengan jumlah personil sangat besar serta didukung perahu-perahu armada laut yang banyak dan tangguh. Mereka unggul dalam menggunakan perahu-perahu kecil dengan leluasa dan cepat bisa melarikan diri menyusuri sungai-sungai ke arah hulu. Bajak laut dalam jumlah yang banyak dan bajak laut juga memiliki persenjataan sangat banyak menjadi kendala untuk bisa menaklukkannya. Pemerintah kolonial Belanda di tahun-tahun berikutnya menjalin kerjasama dengan Inggris untuk penaklukan bajak laut di Tongka. Inggris menguasai sebagian wilayah itu, sehingga peran Inggris sangat penting. Pada 1880an, wilayah Tanah Tidung (bagian dari Kerajaan Bulungan) sebuah daerah perbatasan yang hampir tidak dihuni orang. Kekosongan wilayah ini disebabkan oleh bahaya bajak laut sehingga penduduknya telah mencari tempat yang aman. Bajak laut yang menyerang wilayah ini kemungkinan berasal dari Sulu, Tidung, atau Bajau.<sup>180</sup>

Catatan selanjutnya menyebutkan bahwa bajak laut Filipina Selatan merompak di Serawak. Masyarakat Serawak mengenal kosakata *the pirate wind* atau angin *lanun* untuk menyebut bajak

---

<sup>179</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 87.

<sup>180</sup>Adrian B. Lapien., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 188.

laut dari Filipina Selatan. Kosa kata ini muncul karena bajak laut memanfaatkan angin timur laut untuk datang ke wilayah bagian barat Kalimantan.<sup>181</sup> Bajak laut dari Kepulauan Sulu dan Mindanao Selatan yang melalui Selat Makassar dengan menggunakan angin timur laut menyerang wilayah Kerajaan Berau dan Bulungan di Kalimantan Timur. Kerajaan Berau dan Bulungan terpaksa bekerja sama dengan bajak laut tersebut akibat serangan itu.<sup>182</sup>

Bengadong (Ketapang) merupakan wilayah sarang bajak laut, tempat tinggal berbagai macam kelompok bajak laut. Kelompok bajak laut Nachoda Deika dari Brunei dan Nachoda Raga yang seorang Bugis merupakan beberapa bajak laut yang bersarang di Bengadong. Budak adalah bagian penting dari wilayah ini, budak bekerja di ladang, memotong kayu, dan memancing. Budak menikmati tingkat kebebasan tertentu dan tidak terbatas. Pemilik budak mendorong budak untuk menikah dan memiliki keluarga. Budak juga akan terlibat dalam perompakan. Para budak itu terkadang melawan orang dari tanah air mereka.<sup>183</sup> Budak juga digunakan sebagai pasukan bajak laut untuk melakukan perompakan. Bengadong juga tempat yang penting untuk perdagangan hasil perompakan para bajak laut. Bajak laut dari Bengadong dan tempat lain berkumpul di Bangadong untuk menjual hasil perompakannya. Pedagang dari Brunei, Riau, Lingga,

---

<sup>181</sup>A.B. Lopian., “Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”, *Disertasi Tidak Dipublikasikan*, (Yogyakarta: UGM, 1987), hlm. 270.

<sup>182</sup>A.B. Lopian., “Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”, (Yogyakarta: UGM, 1987), hlm. 272

<sup>183</sup>Ota Atsushi., “Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820”, hlm. 84.

Belitung, Bangka, dan pantai timur Sumatera selalu menunggu kehadiran bajak laut dengan membawa hasil jarahannya.<sup>184</sup>

Kelompok bajak laut Iranun (dari Sulu) juga menetap di wilayah sungai Katapan. Bajak laut Iranun ini memiliki pangkalan di Kalimantan Barat daya dan memiliki wilayah operasi perompakan di Kepulauan Karimata dan pantai Kalimantan Barat.<sup>185</sup> Kelompok bajak laut lain, yang dipimpin oleh Badin Galang memiliki pangkalan di Karimata besar. Kelompok bajak laut ini merupakan bajak laut dari suku Orang Laut. Kelompok bajak laut ini memiliki hubungan dengan penguasa Simpang dan Matan. Hubungan ini akibat dari perkawinan cucu Badin Galang dengan putra Panembahan dari Simpang. Badin Galang yang memiliki ikatan dengan Simpang membuat pemukiman di Karimata besar berada di bawah perlindungan para penguasa Simpang dan Matan. Badin Galang juga memperluas ikatannya dengan para pemimpin bajak laut lainnya. Salah satu cucu perempuan Badin Galang dinikahkan dengan seorang kepala bajak laut berpengaruh, Uwan Smail dari Kedawangan.<sup>186</sup>

## **5. Aktivitas Bajak Laut di Maluku**

Wilayah Maluku termasuk dalam jaringan pelayaran dan perdagangan di Nusantara sejak masa lampau. Para pedagang mancanegara telah berhubungan dengan penduduk Maluku dalam perdagangan berbagai jenis komoditas rempah-rempah (cengkih dan pala). Rempah-rempah dari Maluku merupakan salah satu hasil yang paling berharga di dalam sistem perdagangan Nusantara.

---

<sup>184</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 87.

<sup>185</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 84.

<sup>186</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 90.

Pelabuhan Hitu, Ternate, dan Banda merupakan tempat penimbunan barang yang akan didistribusikan ke daerah-daerah lain di Maluku dan sebaliknya. Pelabuhan juga digunakan untuk mengangkut komoditas dari Maluku yang akan diperdagangkan ke berbagai daerah di Nusantara bagian barat, sampai ke Malaka bahkan sampai ke Sulu dan Mindanao.<sup>187</sup>

Maluku sebagai jalur perdagangan yang ramai didukung oleh beberapa kota pelabuhan di sekitar Maluku. Kota pelabuhan yang sangat berperan dalam proses sejarah Maluku antara lain Hitu, yang merupakan bandar utama di Maluku Tengah. Hitu muncul sebagai kota pelabuhan utama di Maluku Tengah sekitar awal abad XVI bersamaan dengan meluasnya penanaman cengkih di wilayah itu terutama di perairan Hoamual di Seram Barat. Hitu menjadi pelabuhan utama dan pelabuhan-pelabuhan lainnya di Seram Timur, kepulauan Seram Laut, dan Gorong menjadi *feeders*. Hitu mulai kehilangan posisinya sebagai kota pelabuhan utama di Maluku Tengah setelah VOC menduduki benteng Portugis di Kota Laha (Ambon). Hitu kehilangan peranannya dan diambil alih oleh kota Ambon pada pertengahan abad XVII.<sup>188</sup>

Wilayah Maluku bagian Utara terdapat empat pelabuhan dagang utama yaitu Tidore, Ternate, Jailolo, dan Bacan. Keempat pelabuhan dagang ini memiliki keterkaitan dengan sejumlah bandar lainnya di wilayah Maluku Utara. Tidore menjadi pusat dari bandar-bandar kecil di sebelah timur yaitu Halmahera Timur, kepulauan Raja Empat, dan pesisir Papua Barat. Ternate dapat menjangkau ke barat yaitu kepulauan Banggai, pesisir Sulawesi Timur, hingga ke Sulawesi Utara. Jailolo dapat mencakup hingga

---

<sup>187</sup>John A. Pattikayhatu., “Bandar Niaga di Perairan Maluku dan Perdagangan Rempah-Rempah”, *Kapata Arkeologi Vol. 8 Nomor 1, Juli 2012*, hlm. 1.

<sup>188</sup>John A. Pattikayhatu., “Bandar Niaga di Perairan Maluku dan Perdagangan Rempah-Rempah”, hlm. 5.

pesisir barat Halmahera hingga awal abad XVII, sedangkan Bacan hanya mencakup pulau Bacan saja.<sup>189</sup> Wilayah Maluku bagian Tenggara terdapat kota pelabuhan di Kei, Aru, dan Tanimbar. Ketiga pelabuhan ini menyalurkan hasil-hasil lautnya ke wilayah Hitu, Seram, dan Gorong.<sup>190</sup>

Perdagangan dan pelayaran di Maluku yang ramai terutama akibat perdagangan rempah-rempah. Maluku yang ramai dengan aktivitas perdagangan dan perdagangan membuat bajak laut tergiur melakukan perompakan. Pada 1512, berdasarkan laporan kunjungan pertama kapal Portugis menyebutkan bahwa Francisco Serrao melakukan pertemuan dengan bajak laut di Pulau Lucipino (Nusa Penyu) sebelah barat Kepulauan Banda. Bajak laut tersebut berasal dari orang Selat atau orang Bajau.<sup>191</sup>

Pada 1662, wilayah Tobelo sering diserang oleh bajak laut, sehingga masyarakat Tobelo bermukim jauh dari pantai.<sup>192</sup> Pada 1663, Spanyol telah menyingkir dari Maluku. Spanyol yang meninggalkan Maluku membuat bandit merajalela di wilayah daratan Maluku. Bajak laut juga mulai merajalela di perairan Maluku. Spanyol yang pergi dari Maluku membuat kekosongan kekuasaan, sehingga tidak ada yang bisa menjamin keamanan di darat dan di laut Maluku.<sup>193</sup> Pada 1677, lima buah perahu bajak laut orang Papua (tiga perahu besar dan dua perahu kecil) muncul di Kepulauan Banda. Mereka terdiri dari 400 hingga 500 orang

---

<sup>189</sup>John A. Pattikayhatu., “Bandar Niaga di Perairan Maluku dan Perdagangan Rempah-Rempah”, hlm. 6.

<sup>190</sup>John A. Pattikayhatu., “Bandar Niaga di Perairan Maluku dan Perdagangan Rempah-Rempah”, hlm. 4.

<sup>191</sup>Adrian B. Lapien., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 125.

<sup>192</sup>Adrian B. Lapien., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 131.

<sup>193</sup>J. S. Furnivall., *Hindia Belanda*, hlm. 34.

bersenjata busur dan panah.<sup>194</sup> Pada 1678, bajak laut orang Papua dengan berkekuatan tiga sampai empat kora-kora dan orembai dalam jumlah sama muncul di perairan Ambon. Mereka menangkap 13-16 orang di Amblau serta 60 nelayan di pantai Hitu dan Seram. Beberapa korban penculikan kemudian dijual dan sebagian ditebus kembali. Pada 1684, lima perahu bajak laut orang Papua telah menangkap 45 orang dari Kepulauan Ambon dan membawa mereka ke Kefing. Mereka juga menculik 20 orang dari Wattelomy.<sup>195</sup>

Pada abad XVII, perairan Maluku dilanda serangan-serangan bajak laut yang berasal dari sebelah timur, bajak laut ini diduga berasal dari pelaut Biak, Papua. Wilayah Seram juga sering menerima serangan bajak laut dari Papua, yang berasal dari Weige, Mishol, dan Weigamo (kerajaan dari wilayah Raja Ampat). Perahu dari ketiga kerajaan ini secara terus menerus menyerang pantai di Seram dengan tujuan merampas emas dan budak dalam jumlah yang tidak sedikit.<sup>196</sup> Pada abad XVII hingga XVIII, kegiatan perompakan yang dilakukan bajak laut orang Papua sangat mengganggu keamanan berlayar di perairan Maluku. Pemerintah kolonial Belanda menganggap bajak laut telah mengganggu kawasan monopolinya. Penduduk disekitar pantai yang agak jauh dari pangkalan Belanda tidak berdaya terhadap serangan bajak laut. Apabila tidak bersedia bekerjasama dengan bajak laut orang Papua, maka mereka akan ditangkap dan diangkut sebagai budak.<sup>197</sup>

---

<sup>194</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 131.

<sup>195</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 131-132.

<sup>196</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 128.

<sup>197</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 130.

Pada abad XIX, pemerintah kolonial Belanda dengan Kasultanan Ternate dan Tidore menjalin sebuah kesepakatan tertulis. Perjanjian itu isinya bahwa kedua kesultanan akan menyerahkan kapal beserta awaknya jika dibutuhkan untuk menumpas bajak laut. Pada sekitar 1881, kapal perang Belanda yang sudah menggunakan tenaga uap melakukan penumpasan terhadap bajak laut Tobelo. Kondisi ini membuat bajak laut Tobelo semakin tersudut. Sisa-sisa bajak laut Tobelo yang masih berkeliaran di perairan berhasil di tangkap. Bajak laut banyak yang datang melaporkan diri kepada penguasa setempat untuk menyerah, sehingga mereka dipulangkan ke wilayah perairan di Halmahera Utara.<sup>198</sup> Pemerintah di Batavia mengirimkan ekspedisi pembersihan bajak laut di Maluku sejak pertengahan abad XIX. Pemerintah kolonial Belanda merasa resah dengan aktivitas bajak laut yang merajalela di semua perairan Maluku.<sup>199</sup> Bajak laut Tobelo juga sering melakukan pertemuan diantara para perompak di timur laut pantai Halmahera.<sup>200</sup>

## 6. Aktivitas Bajak Laut di Bali dan Nusa Tenggara

Pelayaran rempah-rempah dari Maluku, Jawa, Sulawesi Selatan, hingga Malaka menjadikan kawasan Laut Flores dan Jawa menjadi jalur pelayaran yang sangat ramai. Wilayah Laut Sawu di sebelah selatan kawasan Laut Flores juga menjadi daerah transit kapal-kapal dagang dari berbagai wilayah di Nusantara dan kawasan Asia. Kawasan Laut Sawu sebelum abad X hingga mencapai puncaknya pada abad XV merupakan daerah yang menjadi tujuan pelayaran dan perdagangan karena menghasilkan

---

<sup>198</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 134.

<sup>199</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 333.

<sup>200</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 230.

kayu cendana (Pulau Timor, Solor, dan Sumba) yang sangat dicari pedagang asing dan harganya sangat mahal.<sup>201</sup> Wilayah Timor telah memiliki hubungan perdagangan dengan Malaka sejak abad XIV. Sumber Cina menyebutkan bahwa kapal-kapal dagang Cina sudah banyak yang berdatangan ke Timor untuk mendapatkan kayu cendana sejak abad XV.<sup>202</sup> Hubungan Timor dengan dunia luar, terutama Malaka dapat dibuktikan dengan tradisi lisan orang Belu. Rombongan *Sina Mutin Malaka* (kelompok suku pendatang yang berasal dari Malaka) sempat singgah di Flores Timur (Larantuka). Terdapat fakta yang menerangkan bahwa sejak kejatuhan Malaka ke tangan Belanda tahun 1641 banyak penduduk Malaka termasuk keturunan Portugis yang bermigrasi ke Larantuka, Flores Timur.<sup>203</sup>

Pelabuhan Sumbawa dan Bima juga mendukung perdagangan di sekitar Bali dan Nusa Tenggara. Sumbawa merupakan tempat penghasil bahan makanan seperti beras, ikan, daging, dan kayu sapan. Pelabuhan Sumbawa memiliki komoditas yang di perdagangkan berupa kayu sapan dari Timor, kayu cendana, damar, madu dari Timor, dan belerang dari Solor. Pelabuhan Sumbawa juga terdapat perdagangan budak.<sup>204</sup> Pelabuhan Bima terletak di sebuah teluk yang terdapat perbukitan

---

<sup>201</sup>Didik Pradjoko., “Asal Usul Nenek Moyang dan Integrasi Masyarakat yang Tercermin dalam Cerita Tradisi Lisan Maritim di Kawasan Laut Sawu Nusa Tenggara Timur” *Prajnaparamita*, 02/2014, hlm. 23.

<sup>202</sup>H.G. Schulte Noordholt., *The Political System of The Atoni of Timor* (Verhandelingen van Het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land-en Volkenkunde, The Hague-Martinus Nijhooff, 1971), hlm. 159.

<sup>203</sup>Didik Pradjoko., “Asal Usul Nenek Moyang dan Integrasi Masyarakat yang Tercermin dalam Cerita Tradisi Lisan Maritim di Kawasan Laut Sawu Nusa Tenggara Timur”, hlm. 15.

<sup>204</sup>Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto., *Sejarah Nasional Indonesia Jilid III* (Jakarta: Balai Pustaka, 2010), hlm. 118.

disekitarnya untuk melindungi pelabuhan. Kapal-kapal yang berlabuh dapat terhindar dari hempasan gelombang muson timur maupun muson barat. Bima didukung komoditas yang berasal dari daerah pedalaman maupun daerah sekitarnya.<sup>205</sup> Pedagang yang singgah di Bima merupakan pedagang yang hendak melakukan perjalanan ke Banda dan Maluku. Seperti pedagang dari Jawa dan Malaka yang singgah dan melakukan perdagangan dengan membeli kain di Bima dalam jumlah banyak untuk kemudian dijual kembali ke Banda dan Maluku. Kain-kain yang dibeli tersebut ditukar dengan komoditas yang dibawa dari daerah asal.<sup>206</sup> Wilayah Bali juga menjadi bagian jalur pelayaran dan perdagangan yang disinggahi pedagang dari berbagai bangsa. Kapal-kapal yang berasal dari Nusantara bagian barat dan hendak melakukan perjalanan ke Nusa Tenggara dan Maluku banyak yang singgah di Bali. Kapal-kapal tersebut singgah tidak hanya untuk mengisi bekal perjalanan dan air minum, tetapi juga untuk melakukan perdagangan. Di Bali banyak makanan murah yang berlimpah serta bermacam-macam kain yang diperdagangkan.<sup>207</sup>

Bali dan Nusa Tenggara yang ramai aktivitas pelayaran dan perdagangan dengan didatangi oleh orang dari berbagai penjuru Nusantara dan bangsa lain membuat bajak laut tertarik datang untuk merompak. Bajak laut memanfaatkan kondisi keramaian aktivitas perdagangan dan pelayan untuk melakukan perompakan. Pada 1819, dalam *Syair Kerajaan Bima* yang ditulis Khatib Lukman, menyebutkan bahwa Bima mendapat serangan bajak laut Tobelo. Bajak laut juga menyerang wilayah Sanggar, Kore, Wera,

---

<sup>205</sup>Susanto Zuhdi., *Kerajaan Tradisional di Indonesia: Bima* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1997), hlm. 49.

<sup>206</sup>Aisyah Syafiera., "Perdagangan di Nusantara Abad XVI", hlm. 730

<sup>207</sup>Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto., *Sejarah Nasional Indonesia Jilid III*, hlm. 118.

dan Sape. Bajak laut memperoleh perlawanan sengit dari Sape yang memperoleh bantuan dari Kerajaan Bima.<sup>208</sup> Pada 1830an, kelompok bajak laut Balangingi yang terkenal sebagai bajak laut kejam melakukan aksi perompakan di Flores.<sup>209</sup>

Pada 19 Mei 1843, sebuah kapal Inggris yang berlabuh di sebuah teluk dekat Kupang dirompak oleh kelompok bajak laut Balanini (Balangingi). Lima perahu besar Balanini dan sejumlah perahu kecil merompak sebuah kapal Inggris di pintu masuk ke Teluk Kupang. Bajak laut Balanini (Balangingi) meminta tebusan untuk membebaskan awak kapal Inggris yang berhasil mereka tangkap. Bajak laut Balanini (Balangingi) membiarkan sandera mereka hidup dan hanya mengambil tebusannya. Awak kapal Inggris sempat melakukan perlawanan terhadap pasukan bajak laut Balangingi, namun tidak berhasil. Beberapa pelaut Inggris melarikan diri ke hutan.<sup>210</sup> Pada 1846, pemerintah kolonial Belanda melakukan operasi militer pertama ke Bali. Operasi militer tersebut kurang berhasil menumpas bajak laut, sehingga diadakan operasi militer berikutnya. Pada 1848 dan 1849, diadakan operasi militer ke Bali dan membuahkan hasil yang memuaskan. Bajak laut dalam jumlah banyak berhasil dibunuh dalam pertempuran, sebagian lagi ditangkap, dan ada juga yang berhasil melarikan diri ke luar Pulau Bali.

Berdasarkan laporan Residen Belanda di Kupang, Gronovius, melakukan pelayaran ke Pulau Sumba pada tahun 1846.

---

<sup>208</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 133.

<sup>209</sup>Adrian B. Lopian., "Laut Sulawesi: The Celebes Sea, from Center to Peripheries", hlm. 11.

<sup>210</sup>Fanada Sholihah, Yety Rochwulaningsih, dan Singgih Tri Sulistiyono, "Slave-Trade Syndicates: Contestation of Slavery between Local Rulers, Europeans, and Pirates in Nineteenth-Century Timor", *Journal of Maritime Studies and National Integration*, 3 (1), hlm. 24.

Pulau Komodo dan Sape di Sumbawa Timur merupakan tempat yang dipakai sebagai pangkalan para bajak laut. Mereka bermarkas di tempat itu untuk menyerang desa-desa di pantai utara Sumba dan menangkap penduduknya untuk dijadikan budak yang diperjual belikan. Kapal-kapal bajak laut itu kebanyakan berasal dari Bugis dan Makasar. Cerita legenda orang Komodo juga menyebutkan bahwa para bajak laut berasal dari negeri bajak laut, Butung (Buton) di Sulawesi Tenggara.<sup>211</sup> Pada 1848, kapal bajak laut Bugis mengangkut sekitar 500 hingga 1.000 budak, sekitar 100 budak dibeli dari Pulau Serwatty<sup>212</sup>. Para budak merupakan tahanan perang, orang yang dituduh melakukan tindak pidana, dan sisanya merupakan anak-anak yang diculik. Kapal bajak laut Bugis tersebut mengangkut budak ke Sulawesi, Kalimantan, hingga Siam.<sup>213</sup>

Penduduk yang tinggal di Pulau Komodo mengungsi ke Bima akibat adanya serangan bajak laut pada sekitar tahun 1850.<sup>214</sup> Pada Juni 1878, hasil penyelidikan Belanda bahwa telah terjadi penculikan penduduk di Manggarai dan beberapa daerah pedesaan di Flores. Para pelaku adalah bajak laut Ende, yang menculik penduduk untuk dijadikan budak. Bajak laut Ende juga menyandera pedagang yang kemudian dibawa di atas kapal mereka. Para budak

---

<sup>211</sup>Didik Pradjoko., “Asal Usul Nenek Moyang dan Integrasi Masyarakat yang Tercermin dalam Cerita Tradisi Lisan Maritim di Kawasan Laut Sawu Nusa Tenggara Timur”, hlm. 17.

<sup>212</sup>Pulau Serwatty atau Kisar adalah pulau terluar Indonesia yang terletak di Selat Wetar dan berbatasan dengan Timor Leste.

<sup>213</sup>Fanada Sholihah, Yety Rochwulaningsih, dan Singgih Tri Sulistiyono, “Slave-Trade Syndicates: Contestation of Slavery between Local Rulers, Europeans, and Pirates in Nineteenth-Century Timor”, hlm. 43.

<sup>214</sup>J.A.J .Verheijen., *Pulau Komodo: Tanah, Rakyat, dan Bahasanya* (Balai Pustaka, Jakarta, 1987), hlm. 4-5.

sering dibunuh oleh bajak laut karena alasan kesehatan atau ketika budak melarikan diri.<sup>215</sup>

Catatan lain menyebutkan bahwa bajak laut Mangindano bekerja sama dengan penguasa dari Bangkalan (Madura), orang Bajau (Bajo), dan orang Tobelo dari Halmahera melakukan aksi perompakan di perairan Laut Flores.<sup>216</sup> Bajak laut Tobelo juga diberitakan melakukan perompakan hingga selatan Timor.<sup>217</sup> Kawasan Laut Flores juga dijadikan pangkalan bajak laut di beberapa pulau kecil, seperti Tanah Jampea, Kalao, Bonerate, dan Pua Riung di lepas pantai Flores Barat (Manggarai) sebagai pusat perompak (bajak laut) Mangindao, Balangingi, dan Tobelo.<sup>218</sup>

## 7. Aktivitas Bajak Laut di Papua

Mengenai jaringan perdagangan dan pelayaran di Papua sulit ditemukan sumber yang secara detail membahas mengenai hal ini. Tulisan ini diperoleh dari beberapa sumber yang membahas mengenai aktivitas perdagangan pedagang Papua di pelabuhan luar Papua. Komoditas dari pedagang Papua diperdagangkan secara luas di pelabuhan Pulau Kei dan Aru. Komoditas dagang utama yang dihasilkan adalah burung cendrawasih, yang terkenal dengan bulu indahnyanya. Burung cendrawasih nampaknya menjadi komoditas utama dalam perdagangan di Papua, sehingga naiknya permintaan

---

<sup>215</sup>Fanada Sholihah, Yety Rochwulaningsih, dan Singgih Tri Sulistiyono, "Slave-Trade Syndicates: Contestation of Slavery between Local Rulers, Europeans, and Pirates in Nineteenth-Century Timor", hlm. 43.

<sup>216</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 279.

<sup>217</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 230.

<sup>218</sup>A.B. Lopian., "Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX", (Yogyakarta: UGM, 1987), hlm. 274.

akan burung ini mempengaruhi ramainya aktivitas dagang di Papua. Wilayah Papua juga menghasilkan pala, budak, sagu, emas, dan kayu masoi.<sup>219</sup>

Sebagian masyarakat Papua memiliki kebudayaan maritim yang cukup handal. Masyarakat Biak memiliki tradisi pelayaran yang sudah berlangsung berabad-abad lamanya. Cerita rakyat di Biak menceritakan bahwa pelayaran ke arah timur dapat mencapai Jayapura, sedangkan ke arah barat telah mencapai Halmahera dan Seram. Masyarakat Raja Ampat juga dikenal telah memiliki kebudayaan maritim yang kuat. Mereka juga memiliki hubungan yang erat dengan wilayah Biak.<sup>220</sup> Orang Papua dikenal sebagai bajak laut di wilayah timur Nusantara yang memiliki wilayah operasi cukup luas di barat Papua. Pada abad XVII, wilayah Onin (Kepala Burung, Irian) disebutkan sebagai markas bajak laut. Budak dari Onin biasanya akan dibawa ke Gorong atau Banda untuk ditukarkan dengan kain dan kapak besi.<sup>221</sup>

## **B. Pemetaan Pelaku Bajak Laut di Nusantara**

### **1. Bajak Laut dari Orang Melayu dan Orang Sumatera**

Orang Melayu dan penduduk Pulau Sumatera lainnya yang berada sangat dekat dengan Selat Malaka disebutkan terlibat dalam berbagai aksi perompakan. Bajak laut dari Melayu atau Sumatera sering melakukan perompakan di sekitar Selat Malaka dan sering

---

<sup>219</sup>Anthony Reid., *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid 2: Jaringan Perdagangan Global* (Jakarta: Penerbit Obor, 2011b), hlm. 103

<sup>220</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 128.

<sup>221</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 130.

juga terlibat aksi perompakan di Jawa dan Kalimantan. Beberapa catatan dari masa kolonial menyebutkan orang Melayu atau Sumatera terlibat dalam berbagai aksi perompakan. Salah satu catatan menyebutkan bahwa pemimpin bajak laut di Reteh (Riau) menjalin hubungan perkawinan dengan keluarga penguasa di Lampung. Koalisi antara bajak laut Reteh dan penguasa Lampung berencana melakukan aksi perompakan. Koalisi ini berlayar ke pantai selatan Pulau Jawa sambil menangkap penduduk pantai dan mengambil sarang burung yang mahal harganya di pasaran. Koalisi ini melanjutkan pelayaran ke timur dan mengitari Pulau Jawa. Mereka berlayar ke Selat Bangka setelah mengitari Pulau Jawa. Koalisi ini merompak kapal-kapal yang berangkat dari Jawa dengan membawa muatan penuh.<sup>222</sup> Bajak laut Reteh menjalin koalisi dengan bajak laut dari Kepulauan Lingga, Sambas, Kota Waringin, Kepulauan Sulu, dan Mindanao pada awal abad XIX. Koalisi ini melakukan perang di atas laut dan datang merampok pantai-pantai Jawa. Mereka juga menyerang konvoi-konvoi yang melewati jalan raya Daendels (Pantai Utara Jawa) yang berada di dekat pantai.<sup>223</sup>

Pada 1831, kapal perang Amerika Serikat dan Inggris menyerang dan menghujani desa-desa di pantai Aceh dengan tembakan. Tindakan ini akibat bajak laut Aceh yang sering menyerang kapal-kapal Eropa. Namun tindakan agresif dari Amerika Serikat dan Inggris tidak meyurutkan aktivitas perompakan bajak laut Aceh.<sup>224</sup> Pada abad XIX, bajak laut Aceh sering melakukan perompakan di Pulau Nias. Pemerintah kolonial

---

<sup>222</sup>Andrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 204.

<sup>223</sup>Denys L. Lombard., *Nusa Jawa Silang Budaya. Jilid 2. Terj.*, hlm. 78.

<sup>224</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 335.

Belanda mendirikan pos militer di Pulau Nias, dekat pantai barat Sumatera. Pemerintah kolonial Belanda mendirikan pos militer untuk melindungi penduduk dari serangan bajak laut Aceh yang menculik penduduk untuk dijadikan budak.<sup>225</sup> Meskipun berbagai usaha penumpasan dilakukan oleh orang Barat, bajak laut Aceh masih melakukan perompakan. Bajak laut Aceh merompak kapal-kapal milik orang Eropa.<sup>226</sup>

Seorang bangsawan dari Palembang memimpin kelompok bajak laut yang terkenal di Palembang pada awal abad XIX. Kelompok bajak laut ini melakukan perompakan di perairan Selat Bangka dan pantai timur Sumatera, serta memiliki markas di Bangka dan Belitung. Kelompok bajak laut merampas komoditas berupa timah, lada, dan beras. Pada masa itu juga ada kelompok bajak lain yang dipimpin oleh Panglima Raja dari Belitung. Kelompok bajak laut ini memiliki wilayah perompakan di sekitar perairan Belitung. Kesultanan Palembang mengerahkan ribuan serdadu untuk menaklukkan para bajak laut.<sup>227</sup>

## **2. Bajak Laut dari Orang Tobelo**

Orang Tobelo dari Pulau Halmahera, Maluku Utara dikenal sebagai bajak laut yang disegani pada masa kolonial. Bajak laut Tobelo memiliki wilayah operasi perompakan di wilayah Nusantara bagian timur, namun tidak jarang mereka beroperasi di Pulau Jawa dan sekitarnya. Bajak laut Tobelo dalam melakukan perompakan cukup banyak terdokumentasi dari sumber-sumber

---

<sup>225</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 335.

<sup>226</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 357.

<sup>227</sup>Endang Rochmiatun., “Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Dinamika Kehidupan dan Kekuasaan dalam Naskah Kontrak Sultan-sultan Palembang Abad 18-19”, hlm. 188.

Eropa. Pada abad XVII, wilayah Tobelo sering diserang oleh bajak laut, sehingga masyarakat Tobelo bermukim jauh dari pantai. Orang Tobelo belum merupakan suku bangsa yang terlalu sering melaut dan belum begitu mengenal aktivitas membajak di laut pada masa itu. Pada abad XVIII, orang Tobelo sudah menjadi bajak laut seutuhnya. Bajak laut Tobelo terdiri dari orang Patani, Weda, dan Maba. Bajak laut Tobelo memiliki pangkalan di pulau-pulau lepas pantai sebelah utara Sumbawa dan Flores. Orang Tobelo menjadi bajak laut akibat dari pengalaman kelam mereka sebagai korban bajak laut.<sup>228</sup> Orang Tobelo yang pada mulanya bersikap defensif terhadap serangan perompak berbalik menjadi pelaut yang agresif. Orang Tobelo yang terlibat dalam jaringan bajak laut merupakan bentuk balas dendam terhadap serangan bajak laut Magindano dan Balangingi (kelompok bajak laut dari Filipina Selatan).<sup>229</sup>

Pada 1820, bajak laut Tobelo menjalin kerja sama dengan bajak laut Mindanao yang memiliki tempat persembunyian dan logistik yang memadai. Bajak laut Tobelo dengan Mindanao menjalin kerjasama akibat dari semakin intensifnya patroli kapal perang Belanda.<sup>230</sup> Pada 1870, 48 kapal bajak laut Tobelo beroperasi di Teluk Tomini, Sulawesi. Mereka kemudian dipecah menjadi beberapa kelompok yang lebih kecil dan menyebar ke timur Laut Sulawesi. Kapal milik Tobelo dalam jumlah 4 atau 5 kapal dapat menampung hingga 10 orang. Kelompok bajak laut Tobelo mengikat beberapa perahu kecil secara bersama untuk membentuk pasukan yang lebih besar di bawah komando seorang

---

<sup>228</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 132.

<sup>229</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", , hlm. 278

<sup>230</sup>Esther J. Velthoen, "Wanderers, Robbers and Bad Folk': the Politics of Violence, Protection and Trade in Eastern Sulawesi 1750-1850", dalam A. Reid (ed.), *The Last Stand of Asian Autonomies* (London: Palgrave Macmillan, 1997), hlm. 204.

pemimpin, cara ini digunakan untuk ekspedisi yang lebih penting atau besar.<sup>231</sup> Pada 1881, bajak laut Tobelo memiliki ruang gerak yang terbatas akibat aktivitas pengejaran bajak laut dengan kapal perang Belanda yang sudah menggunakan tenaga uap. Sisa-sisa bajak laut Tobelo yang masih berkeliaran di perairan Banggai berhasil ditangkap. Bajak laut Tobelo banyak juga yang datang melaporkan diri kepada penguasa setempat untuk menyerah, sehingga mereka dipulangkan ke wilayah perairan di Halmahera Utara.<sup>232</sup>

Pada abad XIX, bajak laut Tobelo memiliki wilayah operasi yang luas. Mereka beroperasi di wilayah Sulawesi yang meliputi wilayah Teluk Tomini, Kepulauan Banggai, Tobungku, dan Butung (Kepulauan Buton). Bajak laut Tobelo sering melakukan perompakan di Banggai, bahkan hingga masuk ke pedalaman untuk menjarah dan membakar rumah penduduk. Orang Banggai berusaha untuk menghalau serangan bajak laut, dibangunlah sebuah benteng yang dikelilingi oleh dinding batu di tengah pulau. Bajak laut Tobelo hampir selalu berhasil mengalahkan perlawanan penduduk Banggai, sehingga beberapa penduduk ditangkap dan dijadikan budak.<sup>233</sup>

Pada pertengahan abad XIX, bajak laut Tobelo melakukan perompakan di Pulau Bawean. 15 perahu bajak laut dari Tobelo yang berukuran besar mendarat di pantai barat laut Bawean.

---

<sup>231</sup>Esther J. Velthoen, “Wanderers, Robbers and Bad Folk’: the Politics of Violence, Protection and Trade in Eastern Sulawesi 1750-1850”, dalam A. Reid (ed.), *The Last Stand of Asian Autonomies*, hlm. 214.

<sup>232</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 134.

<sup>233</sup>J. J. Dormeier., “Banggaisch Adatrecht”, In *Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde (VKI)*, VI. {’s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1947). hlm. 180.

Sebagian besar dari penduduk saat itu sedang berlayar ke luar pulau untuk berdagang. Bajak laut Tobelo berhasil menangkap sebagian besar dari penduduk di beberapa kampung Bawean, yang kemudian dijadikan budak.<sup>234</sup> Menurut laporan Belanda bahwa pemerintah kolonial Belanda gagal melindungi penduduk Bawean dari serangan bajak laut tersebut.<sup>235</sup>

### 3. Bajak Laut dari Orang Papua

Bajak laut dari orang Papua membuat semua laut di sebelah timur Jawa tidak aman untuk pelayaran. Bajak laut Papua terkenal sebagai bajak laut yang tidak hanya menyerang orang Barat tetapi penduduk Nusantara yang lain pada masa kolonial. Catatan mengenai aksi perompakan bajak laut Papua terdokumentasi pada abad XVII. Pada masa ini, sumber Belanda menyebutkan bahwa yang menguasai perairan bagian timur Nusantara adalah *Papoesche zeerovers* atau bajak laut orang Papua. Pelaut yang disebut sebagai bajak laut orang Papua ini berasal dari Biak di Teluk Cenderawasih dan dari Kepulauan Raja Ampat.<sup>236</sup> Bajak laut Papua memiliki markas di wilayah Onin (Kepala Burung, Papua). Budak hasil perompakan dari Onin biasanya akan dibawa ke Gorong atau Banda untuk ditukarkan dengan kain dan kapak besi.<sup>237</sup>

Pada 1677, lima buah perahu bajak laut Papua (tiga perahu besar dan dua perahu kecil) muncul di Kepulauan Banda. Mereka

---

<sup>234</sup>E. de Waal., *Bijdrage tot de kroniek en statistieck van den zeeroof in Nederlansch Indie, met Staatkundige toelichtingen Onze Indische financiën Nieuwe reeks aanteekeningen. Vol.3.*, hlm. 27-28.

<sup>235</sup>W.R.van Hoëvell (ed), "Bawean en de zeeroovers" *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indie 13 (1851)*, Vol. 1:158-165. *Kolonial Verslag 1850:18.*

<sup>236</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 128.

<sup>237</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 130.

terdiri dari 400 hingga 500 orang bersenjata busur dan panah.<sup>238</sup> Pada 1678, bajak laut Papua dengan berkekuatan tiga sampai empat *korakora* dan *orembai* dalam jumlah yang sama muncul di perairan Ambon. Mereka menangkap 13-16 orang di Amblau serta 60 nelayan di pantai Hitu dan Seram. Beberapa korban penculikan kemudian dijual dan sebagian ditebus kembali. Pada 1684, lima perahu bajak laut orang Papua telah menangkap 45 orang dari Kepulauan Ambon dan membawa mereka ke Kefing. Mereka juga menculik 20 orang dari Wattelomy.<sup>239</sup>

Pada abad XVII hingga XVIII, bajak laut orang Papua sangat mengganggu keamanan berlayar di perairan Maluku. Pemerintah kolonial Belanda menganggap bajak laut telah mengganggu kawasan monopolinya. Penduduk disekitar pantai yang agak jauh dari pangkalan Belanda tidak berdaya terhadap serangan bajak laut. Apabila tidak bersedia bekerjasama dengan bajak laut Papua, maka mereka akan ditangkap dan diangkut sebagai budak.<sup>240</sup> Aktivitas perompakan yang dilakukan bajak laut Papua masih tetap berlangsung hingga abad XIX, meskipun catatan mengenai aktivitasnya sangat sedikit.

#### **4. Bajak Laut dari bangsa *lanun***

Pembahasan bajak laut di Nusantara tanpa membahas mengenai bajak dari Mangindano (Mindanao), Sulu, dan Balangigi kurang lengkap, mengingat aktivitas bajak laut dari Filipina Selatan ini di wilayah Nusantara sangat intensif.

---

<sup>238</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 131.

<sup>239</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 131-132.

<sup>240</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 130.

Catatan mengenai aktivitas perompakan yang dilakukan oleh *lanun* di Nusantara tercatat pada abad XIV. Pada 1369, bajak laut Sulu yang dibantu oleh penguasa Cina merompak Kalimantan bagian barat. Armada Majapahit segera datang ke Laut Cina Selatan, dan wilayah Kalimantan terhindar dari penghancuran lebih lanjut.<sup>241</sup> Pada 1786, sebuah kelompok besar bajak laut bermarkas di Teluk Sukadana, dengan pemimpin bernama Datu Camerang (Raja Sabrang) yang merupakan putra raja muda Padang (saudara Sultan Sulu). Datu Camerang menempatkan sejumlah orang kepercayaannya di daerah tetangga untuk membangun dan mempertahankan pengaruhnya. Datu Camerang telah menghabiskan waktu bertahun-tahun sebagai pimpinan kelompok bajak yang berkeliaran di pantai Kalimantan sebelum datang ke Sukadana.<sup>242</sup> Datu Camerang memiliki armada yang terdiri dari 24 kapal yang ditempatkan di Pulau Panambangan, Kepulauan Karimata. Datu Camerang tinggal di Panambangan bersama dengan 900-1000 tentara bajak laut dan pandai besi. Panambangan merupakan pangkalan utama untuk aktivitas perompakan, sementara Sukadana adalah tempat untuk pengadaan makanan dan kebutuhan hidup lainnya. Pasukan Datu Camerang yang berada di Sukadana juga melakukan aksi perompakan terhadap kapal barang yang melintasi sekitar perairan Sukadana.<sup>243</sup> Pada akhir abad XVIII, bajak laut Iranun melakukan operasi perompakan di ceruk teluk yang berjejer di hutan bakau dan terumbu karang yang banyak ditemukan di perairan sekitar Laut Sulawesi. Mereka merompak kapal dagang Spanyol, Belanda, Inggris, Bugis, dan

---

<sup>241</sup>Safri Burhanuddin, dkk., *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Dalam Proses Integrasi Bangsa*, hlm. 91.

<sup>242</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 83.

<sup>243</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 86.

Cina. Mereka menyita kargo bermuatan timah, opium, rempah-rempah, mesiu, dan budak. Mereka merompak pedagang yang menuju atau dari pusat perdagangan Manila, Makassar, Batavia, dan Penang. Aktivitas bajak laut tersebut memberikan ancaman terbesar bagi perdagangan laut di masa itu.<sup>244</sup>

Pada awal abad XIX, koalisi pedagang muslim dari Kepulauan Sulu, Mindanao, Reteh, Kepulauan Lingga, Sambas, dan Kota Waringin melakukan perang di atas laut dan datang merampok pantai-pantai Jawa. Mereka juga menyerang konvoi-konvoi yang melewati jalan raya Daendels (Pantai Utara Jawa) yang berada di dekat pantai.<sup>245</sup> Pada 1822, bajak laut Iranun dari Sulu yang berjumlah 300 orang menetap di wilayah Kedawangan, mereka bermukim di *kampong* pada tepian sungai. Penguasa Kedawangan, Pangeran Cakra Negara, diduga telah mengundang bajak laut untuk tinggal di Kedawangan.<sup>246</sup> Pada 1828, koalisi bajak laut Mangindano, Bangkalan, Bajo, dan Tobelo telah menculik sekitar 300 orang penduduk Pulau Kangean untuk diangkut ke Pulau Laut.<sup>247</sup>

---

<sup>244</sup>James F. Warren., “A Tale Of Two Centuries The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at The End of The Eighteenth and Twentieth Centuries”, dalam Peter Boomgaard (ed), *A World of Water: Rain, Rivers And Seas in Southeast Asian Histories*, hlm. 133.

<sup>245</sup>Denys L. Lombard., *Nusa Jawa Silang Budaya. Jilid 2. Terj* , hlm. 78.

<sup>246</sup>Ota Atsushi., “Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820”, hlm. 84.

<sup>247</sup>Abd. Latif Bustami, “Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan”, hlm. 279.

Pada 1844, bajak laut dari Filipina Selatan melakukan aksi perompakan di Pulau Bawean.<sup>248</sup> Pada 1848, Spanyol memenangkan pertempuran dengan bajak laut di Balangingi yang merupakan salah satu bagian dari kelompok bajak laut besar yang berasal dari Sulu, namun kemenangan Spanyol ini tidak dapat mengakhiri aktivitas bajak laut. Pada saat peperangan itu ratusan orang bajak laut berhasil melarikan diri. Bajak laut tersebut mengungsi di perbatasan wilayah antara Kesultanan Sulu dengan Inggris, Belanda, dan Spanyol. Wilayah perbatasan ini memiliki kontrol keamanan dari pihak kolonial dan Kesultaan yang sangat lemah. Bajak laut Balangingi menjadikan wilayah ini sebagai pangkalan utama. Laut Sulawesi juga merupakan bagian dari wilayah perbatasan ini, sehingga menjadi sarang bajak laut. Kelompok bajak laut ini melanjutkan aksi perompakannya di Laut Sulawesi dan menyerang pemukiman penduduk di pantai sekitar Laut Sulawesi. Aktivitas perompakan ini umumnya dilakukan dalam skala yang lebih kecil daripada sebelumnya ketika masih bermarkas di Balangingi.<sup>249</sup>

Pada 1850an, bajak laut dari Sulu semakin sering menyerang wilayah Sulawesi sehingga mendorong Belanda untuk mencoba membuat perjanjian internasional dengan Spanyol dalam rangka usaha memerangi perompakan. Bajak laut Sulu berasal dari Filipina Selatan, dimana wilayah Filipina Selatan merupakan wilayah kedaulatan Spanyol. Pihak Spanyol tidak bersedia menerima usulan dari Belanda. Pihak Spanyol berpendapat bahwa Spanyol bisa mengatasi bajak laut Sulu dan meminta Belanda tidak

---

<sup>248</sup>J. Van Roon., “Enkele aantekeningen omtrent het eiland Bawean”, *Jaarver slag Top Diens over 1916.Vol.12. 1917*, Batavia, hlm. 264-273.

<sup>249</sup>Stefan Eklöf Amirell., *Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia* (Cambridge: Cambridge University Press, 2019), hlm. 54.

mencampuri urusan bajak laut di wilayah kedaulatannya.<sup>250</sup> Pada 1880an, bajak laut Sulu menyerang wilayah Tanah Tidung yang merupakan bagian dari Kerajaan Bulungan. Serangan bajak laut tersebut menyebabkan daerah perbatasan ini hampir tidak dihuni orang. Kekosongan wilayah ini disebabkan oleh bahaya bajak laut sehingga penduduknya telah mencari tempat yang lebih aman.<sup>251</sup>

Catatan selanjutnya menyebutkan bahwa bajak laut Mangindano melakukan aksi perompakan di Serawak dengan memanfaatkan angin timur laut menuju wilayah bagian barat. Masyarakat Serawak mengenal kosakata *the pirate wind* atau angin *lanun* untuk menyebut bajak laut Mangindano.<sup>252</sup> Bajak laut dari Kepulauan Sulu dan Mindanao Selatan yang melalui Selat Makassar dengan menggunakan angin timur laut menyerang wilayah Kerajaan Berau dan Bulungan di Kalimantan Timur. Kerajaan Berau dan Bulungan terpaksa bekerja sama dengan bajak laut tersebut akibat serangan itu.<sup>253</sup> Kelompok bajak laut Iranun dari Sulu menetap di wilayah sungai Katapan. Bajak laut Iranun ini memiliki pangkalan di Kalimantan Barat daya dan memiliki wilayah operasi perompakan di Kepulauan Karimata dan pantai Kalimantan Barat.<sup>254</sup>

---

<sup>250</sup>Stefan Eklöf Amirell., *Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia*, hlm. hlm. 54.

<sup>251</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 188.

<sup>252</sup>A.B. Lopian., “Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”, *Disertasi Tidak Dipublikasikan*, hlm. 270.

<sup>253</sup>A.B. Lopian., “Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”, *Disertasi Tidak Dipublikasikan*, hlm. 272

<sup>254</sup>Ota Atsushi., “Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820”, hlm. 84.

Menurut sejarah lisan masyarakat Sulawesi Tengah, perompak dari Filipina dan Temate biasanya menculik orang di pantai untuk membuat garam untuk dijadikan budak. Orang Lauje takut pada perompak-perompak sehingga mereka tinggal di gunung. Orang Lauje awalnya tinggal di sepanjang pesisir Sungai Tinombo, di kaki bukit, serta di puncak Gunung Sojol. Orang Lauje sebagian lagi tinggal di sekitar Teluk Tomini dan memiliki hubungan dagang dengan orang Bugis dan Makassar. Kondisi ini berubah ketika Tadulako datang di Lauje. Hal ini membuat orang Lauje tidak takut lagi terhadap bajak laut. Tadulako atau *toribangka* dipandang memiliki kesaktian spiritual dan mistis untuk melawan bajak laut. Tadulako juga memaksa orang Lauje bermukim di kaki gunung. Tadulako melatih kaum pria Lauje untuk melakukan serangan pengayauan (*headhunting raids*) sehingga wilayahnya menjadi aman.<sup>255</sup>

## 5. Bajak Laut dari Orang Jawa dan Orang Sunda

Orang dari Pulau Jawa juga termasuk sebagai pelaku perompakan di Nusantara, namun tidak banyak sumber yang menyebutkan aktivitas orang dari Pulau Jawa sebagai bajak laut. Aktivitas bajak laut dari Jawa teridentifikasi pertama kali dari sumber Cina pada abad XII. Sumber Cina itu menyebutkan bahwa cukup banyak penduduk Sunda yang menjadi bajak laut. Pemerintahan Sunda yang tidak teratur membuat bajak laut merajalela. Kondisi ini menyebabkan kapal-kapal dagang tidak ada yang berani singgah di wilayah Sunda.<sup>256</sup> Pada abad XV, pelabuhan Tuban merupakan tempat yang tidak aman. Kapal-kapal saudagar

---

<sup>255</sup>Jennifer W. Nourse ., “Sawerigading Di Tanah Asing: Mitos I La Galigo di Sulawesi Tengah”, dalam *Tapak-Tapak Waktu* (Makassar: Inninawa, 2005), hlm. 227.

<sup>256</sup>Safri Burhanuddin, dkk., *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Dalam Proses Integrasi Bangsa*, hlm. 73.

Cina berusaha menjauhi Tuban dan berlabuh di Gresik dan Surabaya. Kapal-kapal Tuban memaksa dengan kekerasan agar kapal-kapal Cina singgah di pelabuhan Tuban. Orang Cina menyebut wilayah Tuban masa itu sebagai sarang *lanun*.<sup>257</sup> Pada abad XVI, orang Jawa selain memiliki jung-jung untuk pelayaran samudera, orang Jawa juga memiliki kapal yang „*well-built light vessels propelled by oars*” yang biasanya digunakan untuk aktivitas perompakan. Kemampuan kapal-kapal Jawa tidak dapat diragukan lagi untuk melayari laut-laut di Nusantara dan samudera lepas.<sup>258</sup>

## 6. Bajak Laut dari Orang Madura

Orang Madura tidak hanya sebagai korban bajak laut, namun dalam beberapa kesempatan juga terlibat dalam aksi perompakan. Catatan paling awal pada abad XVII, bajak laut Madura yang dipimpin Trunojoyo (Raja Madura 1674-1679) bekerjasama dengan bajak laut Makassar (Karaeng Galesong) melakukan aksi perompakan di Selat Madura dan Pulau Kangean. Aktivitas bajak laut ini diduga berkaitan dengan usaha Trunojoyo untuk melawan hegemoni Mataram yang didukung oleh Belanda.<sup>259</sup>

Pada 1828, koalisi bajak laut Bangkalan (Madura), Mangindano, Bajo, dan Tobelo melaukana aksi perompakan di Pulau Kangean. Mereka menculik sekitar 300 orang penduduk Pulau Kangean yang kemudian diangkut ke Pulau Laut untuk dijual sebagai budak.<sup>260</sup> Koalisi bajak laut tersebut juga melakukan aksi

---

<sup>257</sup>Groeneveldt W.P., *Historical Notes on Indonesia and Malaya Compiled from Chinese Sources* (Djakarta: Bhratara, 1960), hlm. 47.

<sup>258</sup>Singgih Tri Sulistiyono., *Diaspora Maritim dan Proses Formasi „Keindonesiaan”*, hlm. 183.

<sup>259</sup>H. J. de Graaf., “De Opkomst van Raden Troenadjaja”, hlm. 56-86.

<sup>260</sup>Abd. Latif Bustami, “Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan”, hlm. 279.

perompakan di perairan Laut Jawa. Koalisi bajak laut ini memiliki pangkalan di Pulau Laut.<sup>261</sup> Bajak laut Madura juga sering bersembunyi dan bermukim di Pulau Bawean.<sup>262</sup>

## 7. Bajak Laut dari Orang Kalimantan

Orang dari Kalimantan juga terlibat sebagai bajak laut di Nusantara, tidak terlalu banyak sumber yang menuliskan keterlibatan orang Kalimantan dalam aktivitas bajak laut. Catatan keterlibatan pertama bajak laut dari Kalimantan terdokumentasi pada abad XVIII. Pada 1786, penduduk di Sukadana dan Matan menjadi bajak laut setelah serangan Belanda di Sukadana dan pelabuhan dibawah kekuasaan Matan. Masyarakat Sukadana dan Matan mengalami kesengsaraan dan kemiskinan setelah serangan Belanda. Penduduk Sukadana dan Matan yang menjadi bajak laut merupakan satu-satunya pilihan bagi mereka agar tetap bisa bertahan hidup.<sup>263</sup> Pada awal abad XIX, koalisi pedagang muslim dari Sambas (Kalimantan), Kota Waringin (Kalimantan), Reteh, Kepulauan Lingga, Kepulauan Sulu, dan Mindanao melakukan perang di atas laut dan merampok pantai-pantai Jawa. Koalisi ini juga menyerang konvoi-konvoi yang melewati jalan raya Daendels (Pantai Utara Jawa) yang berada di dekat pantai.<sup>264</sup>

---

<sup>261</sup> Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 279.

<sup>262</sup> Anwar., "Tiga Zaman Suku Bajo Menguasai Perairan Nusantara", hlm. 25.

<sup>263</sup> Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", hlm. 78.

<sup>264</sup> Denys L. Lombard., *Nusa Jawa Silang Budaya. Jilid 2. Terj.*, hlm. 78.

### BAB III

## MARITIM DAN BAJAK LAUT DI SULAWESI

### ABAD XVI – XIX

#### A. Budaya Maritim di Sulawesi

Suku bangsa yang mendiami wilayah Sulawesi tidak semua memiliki budaya maritim. Beberapa suku bangsa telah mampu mengembangkan kebudayaan bahari (maritim) yang cukup maju, sehingga dapat menyelenggarakan pelayaran jarak jauh. Pada umumnya masyarakat pantai hanya membatasi pemanfaatan sumber alam bahari pada tempat yang dekat-dekat saja. Kondisi ini terjadi karena terbatasnya jangkauan perahu yang dibuat. Dengan demikian kemampuan berlayar khususnya kecakapan navigasi kurang berkembang.<sup>265</sup> Orang Bugis dan Makassar memiliki peranan sebagai penggerak kehidupan maritim pada masa lampau dan menjadi simbol masyarakat maritim di Sulawesi.<sup>266</sup>

Pelaut Bugis-Makassar mengembangkan pelayaran selama masa kedaulatan kerajaan-kerajaan maritim Nusantara hingga masa kolonial. Pelaut Bugis-Makassar menghasilkan berbagai unsur nilai budaya dan wawasan budaya kemaritiman yang dapat diasumsikan sebagai reproduksi dari pengalaman pelayaran dan interaksi kemaritiman pelaut-pelaut Bugis-Makassar dengan dunia luar. Konsep dunia luar bukan hanya dengan kerajaan-kerajaan maritim Nusantara, tetapi juga dengan kelompok-kelompok suku laut (Bajo), pedagang-pedagang Cina, India, Timur Tengah, Portugis,

---

<sup>265</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 57.

<sup>266</sup>Andi Ima Kesuma., “Merekat Laut Nusantara: Menemukan Kekuatan Budaya Bahari Nusantara Menuju Negara Maritim Indonesia”, *Jurnal Maritim Indonesia, Volume 7, Nomor 2, Desember 2019*, hlm., 196.

Spanyol, dan VOC (Belanda). Pengalaman interaksi dengan dunia luar tersebut banyak memberikan inspirasi kreatif dan inovatif, penyerapan teknologi perkapalan, pengetahuan dan keterampilan pelayaran, kompetisi dagang, serta kebijakan politik dan perang.<sup>267</sup>

Orang Bajo sebagai bagian salah satu suku terbesar di Sulawesi juga memiliki budaya maritim. Mereka memiliki budaya laut yang merupakan *local genius* berkaitan dengan strategi untuk menjaga ekosistem laut yang disebut sebagai *pamali*, berisi enam larangan, yaitu:

1. Orang Bajo tidak membuang sampah ketika melaut, mereka tetap membawa pulang sampah tersebut;
2. Tidak memadamkan api atau kayu bakar langsung ke laut, begitupun tidak membuang sisa bahan bakarnya ke laut;
3. Tidak menangkap ikan kecil apa lagi mengkonsumsinya;
4. Tidak meludah ke laut;
5. Tidak berkata-kata kasar dan kotor.<sup>268</sup>

Budaya maritim tidak hanya dimiliki oleh mayoritas suku-suku besar di Sulawesi, seperti Suku Bajo, Bugis, dan Makassar. Masyarakat Kepulauan Sangihe dan Talaud telah mengembangkan suatu kebudayaan maritim yang sangat maju. Mereka telah memiliki tradisi pembuatan perahu. Mereka menyebut perahu dengan istilah *Sakaeng*. Mereka juga mengenal tidak kurang delapan belas nama mengenai jenis perahu yaitu *dorehe*, *sope*, *konteng*, *giope*, *pamo*, *bolotu*, *sentu*, *sikuti*, *lambute*, *dampala*, *pelang tumbilung*, *londe*, *bininta*, *korakora*, *balasoa*, *tenda*, *niune*, dan *pangku*. Kebudayaan maritim Sangihe mempunyai

---

<sup>267</sup>Munsi Lampe., *Tradisi Pelayaran Pelaut Bugis-Makassar dan Reproduksi Wawasan Geo-Sosio-Budaya Maritim Nusantara dan Global*, 2014.

<sup>268</sup>Andi Ima Kesuma dan Lalu Murdi., *Napas Budaya dari Timur Nusantara* (Mataram: Arga Puji Press, 2015), hlm. 55-56.

perbendaharaan kata yang kaya mengenai istilah navigasi dan perkapalan. Mereka juga memiliki nama yang sangat terinci untuk bagian-bagian perahu. Pengertian laut dalam kebudayaan Sangihe kaya akan kosakata dan berbeda makna setiap katanya, yaitu *laude* (Sasahara: *boba*, *taghaloang*) yang berarti laut secara keseluruhan dan *sasi* (Sasahara: *badoa*) yang terbatas pada air laut di permukaan saja. Terdapat berbagai jenis pengertian mengenai dasar laut, *ëllie* (dasar laut pada umumnya), *bëndasë* (dasar laut yang putih), *bëнна* (dasar laut yang tidak terlalu dalam serta masih dapat dijangkau dengan tali untuk mengukur kedalamannya atau untuk mengail ikan, dan *inahë* (dasar laut di luar beting karang yang tidak kelihatan lagi).<sup>269</sup>

Masyarakat di Sulawesi Utara tidak begitu mengembangkan kebudayaan maritim. Masyarakat di Sulawesi Utara memiliki kosa kata cukup beragam untuk penyebutan nama perahu, terutama dalam bentuk cadik. Masyarakat Minahasa menyebut perahu dengan kata *londei*, perahu ini mempunyai cadik (dalam bahasa setempat *sema-sema*) yang ganda. Sampan kecil tidak bercadik disebut *beloto* atau *baloto* dan terdapat bentuk lain yang disebut perahu tembiling. Masyarakat Bolaang-Mongondow menyebut perahu dengan kata *tombelung* (sebuah jenis perahu kecil). Kebudayaan Bolaang-Mongondow mengenal juga jenis perahu yang lain, seperti *uangga*, *bangkak*, *barung*, *binanga*, *bolotu*, *kalebet*, *lendeng* atau *linding*, *londe*, dan *sope*. Masyarakat Bolaang-Mongondow juga masih mengenal perahu *siak* yang hanya disebut dalam lagu-lagu lama dan perahu *sindulak* yang dipakai oleh para “wailan” atau “tonawat” (pemimpin upacara keagamaan tradisional) di masa lampau. Masyarakat Gorontalo menyebut perahu dengan kata *boloto*, sebuah perahu yang dibuat

---

<sup>269</sup>Adrian B. Lapijan., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 60-61.

dari satu batang kayu dan dipakai untuk menangkap ikan. Masyarakat Bolaang-Uki menyebut perahu dengan kata *bolotu*.<sup>270</sup>

Pinisi dapat juga dijadikan sebagai pandangan maritim orang Sulawesi. Pinisi sebagai warisan budaya maritim merupakan perwujudan dari tradisi dan ekspresi lisan sebagaimana diceritakan dalam salah satu fragmen kisah Epos *La Galigo*. Kisah tersebut menyebutkan bahwa tokoh yang bernama Sawerigading membuat kapal besar untuk mengarungi dunia dan mencari jodohnya. Kapal Sawerigading ketika dalam pelayaran pulang ke kampung halamannya di Tana Luwu pecah terhempas ombak, sisa-sisa pecahan kapal tersebut kemudian terdampar di Desa Ara<sup>271</sup> dan Tana Beru<sup>272</sup>, sedangkan tali temalnya terdampar di Bira. Orang-orang Ara dan Tana Beru lalu mempelajari serpihan papan dan lunas perahu tersebut sehingga menjadi orang-orang yang mahir membuat perahu, sedangkan tali temali dan kemudi yang terdampar di Bira<sup>273</sup> menjadikan orang-orang Bira sebagai pelaut-pelaut ulung. Terlepas dari benar tidaknya cerita tersebut, Tana Beru memang terkenal sebagai salah satu tempat pembuatan perahu tradisional Pinisi yang sudah dikenal sampai ke mancanegara.<sup>274</sup> Orang-orang Bugis di desa Ara yang memiliki keahlian membuat kapal sama tuanya dengan kebudayaan maritim suku Bugis-

---

<sup>270</sup>Adrian B. Lapien., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 62.

<sup>271</sup>Desa Ara terletak di bagian tenggara Sulawesi Selatan dan berbatasan langsung dengan Teluk Bone. Desa Ara sekarang berada di wilayah Kabupaten Bulukumba.

<sup>272</sup>Desa Tana Beru berada di wilayah Kabupaten Bulukumba saat ini. Hingga saat ini terkenal sebagai kampung pesisir pembuat pinisi.

<sup>273</sup>Desa Bira berada di Kabupaten Bulukumba saat ini.

<sup>274</sup>Yadi Mulyadi., “Kemaritiman, Jalur Rempah dan Warisan Budaya Bahari Nusantara”, *disampaikan dalam Talkshow Pekan Budaya Indonesia 2016 di Malang, 4 September 2016*, hlm. 10.

Makassar itu sendiri. Budaya maritim (termasuk keahlian membuat kapal) di Sulawesi diturunkan secara turun temurun.<sup>275</sup>

Budaya maritim orang Sulawesi juga dapat dilihat dari adanya *Amanna Gappa* yang memiliki arti penting bagi dunia pelayaran dan perdagangan. *Amanna Gappa* merupakan petunjuk dan undang-undang dalam kehidupan maritim pada masyarakat Sulawesi. *Amanna Gappa* dapat menunjukkan bahwa masyarakat Sulawesi memiliki kebudayaan dan nilai-nilai yang begitu kuat dalam budaya maritim. *Amanna Gappa* sebagai sebuah undang-undang memuat berbagai macam peraturan.<sup>276</sup>

## **B. Kota Pelabuhan Niaga di Sulawesi**

Perairan Sulawesi sebagai pusat pelayaran dan perdagangan yang ramai di Nusantara. Perairan Sulawesi juga memegang peranan penting dalam aktivitas pelayaran dan perdagangan Nusantara. Pelayaran dan perdagangan yang ingin memasuki wilayah Sulawesi dapat masuk melalui tiga arah. Pertama, dari sebelah utara yaitu dari Laut Cina Selatan melalui Laut Sulu kemudian menggunakan salah satu dari alur pelayaran di sela-sela Kepulauan Sulu. Kedua, jalan di sebelah timur yaitu untuk pelayaran dari Laut Sulawesi dan Samudera Pasifik. Ketiga, melalui Selat Malaka serta pelayaran dari Laut Jawa dan Laut Flores.<sup>277</sup> Perairan Sulawesi yang ramai didukung oleh beberapa kota pelabuhan yang menjadi tempat mencari barang dagangan dan

---

<sup>275</sup>U. Pelly, *Ara dan Perahu Bugisnya: Suatu Studi Pewarisan Keahlian Membikin Perahu Orang Bugis Kepada Anak dan Keturunannya*, (Ujung Pandang: PLPIIS Universitas Hasanuddin, 1975)

<sup>276</sup>Andi Ima Kesuma., “Merekat Laut Nusantara: Menemukan Kekuatan Budaya Bahari Nusantara Menuju Negara Maritim Indonesia”, hlm. 194.

<sup>277</sup>Adrian B. Lapien., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. hlm. 37.

transit para pedagang. Kota pelabuhan yang ramai dengan aktivitas perdagangan diantaranya Makassar, Banggai, Somba Opu, Tangga-Tangga, dan Siang.

### *Kota Pelabuhan Makassar*

Makassar sebagai kerajaan maritim mulai terkenal dan tersohor sejak pertengahan abad XVI dan awal abad XVII, terutama pada masa Karaeng Tumapa'risik Kallonna. Makassar membangun sebuah pangkalan perniagaan di Maccini Sombala yang bermuara di sungai Jenebrang hingga ke wilayah utara Sungai Tallo. Pelabuhan ini merupakan sebuah pelabuhan terbuka dengan sistem perdagangan bebas sehingga dapat menarik pedagang dari Eropa, Cina, Arab, dan India yang bermukim di Nusantara.<sup>278</sup> Makassar yang tampil dan berkembang berkat kemampuannya mengembangkan perdagangan maritim di kawasan timur Nusantara.<sup>279</sup> Pelabuhan Makassar menyediakan komoditas berbagai kebutuhan, seperti makanan, air bersih, dan buah-buahan dalam jumlah melimpah serta harga murah. Batubara untuk kapal uap juga bisa didapatkan dengan mudah di Makassar.<sup>280</sup>

Makassar pada masa itu menjadi titik temu perdagangan laut antara wilayah barat (Kalimantan, Sumatera, Malaka, Jawa, Asia Selatan, dan Eropa) dengan wilayah timur (Filipina, Jepang, dan Cina), serta wilayah selatan (Nusa Tenggara dan Australia).<sup>281</sup>

---

<sup>278</sup>Andi Ima Kesuma., "Merekat Laut Nusantara: Menemukan Kekuatan Budaya Bahari Nusantara Menuju Negara Maritim Indonesia", hlm. 196.

<sup>279</sup>Abdur R. Hamid., *Sejarah Maritim Indonesia*, hlm. 28.

<sup>280</sup>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", hlm. 48-49.

<sup>281</sup>Andi Ima Kesuma., "Merekat Laut Nusantara: Menemukan Kekuatan Budaya Bahari Nusantara Menuju Negara Maritim Indonesia", *Jurnal Maritim Indonesia, Volume 7, Nomor 2, Desember 2019*, hlm. 196.

Makassar memiliki jaringan perdagangan yang mencapai hampir seluruh Nusantara, Australia Utara, Kepulauan Filipina, Makao, Cina, dan beberapa kota pelabuhan di Semenanjung Malaya. Makassar juga menjadi produsen komoditi penting seperti beras.<sup>282</sup>

Malaka yang jatuh ke tangan Portugis pada abad XVI membawa berkah bagi Makassar. Pedagang muslim dari Malaka eksodus ke Makassar akibat perseteruan antara pedagang muslim dengan Portugis yang mengibarkan Perang Salib. Pedagang muslim yang menetap di Makassar merupakan fondasi bagi terbentuknya sebuah pelabuhan entrepot baru di Nusantara bagian timur. Penguasa Makassar memanfaatkan kesempatan ini dengan mengorganisir para pedagang tersebut dalam rangka untuk menjadikan Makassar sebagai pusat pengumpulan dan distribusi rempah-rempah. Pedagang tersebut juga mendapat jaminan tertulis atas keselamatan dan keamanan dari penguasa.<sup>283</sup>

Kota pelabuhan Makassar berkembang pesat setelah melemahnya Kerajaan Malaka dan beberapa kerajaan besar lainnya di Jawa. Faktor pendorong lain perkembangan kota pelabuhan Makassar yaitu pertama, letaknya yang strategis karena posisinya berada di tengah-tengah dunia perdagangan. Kedua, intervensi orang Eropa dalam dunia niaga telah memberikan peluang bagi pedagang-pedagang di pusat niaga yang mengitarannya sehingga mengalihkan kegiatan mereka ke Makassar. Ketiga, peranan penduduk di daerah sebagai pedagang dan pelaut yang melakukan

---

<sup>282</sup>Singgih Tri Sulistiyono., *Diaspora Maritim dan Proses Formasi „Keindonesiaan“* (Bogor: Badan Informasi Geospasial, 2015), hlm. 235.

<sup>283</sup>Singgih Tri Sulistiyono., *Diaspora Maritim dan Proses Formasi „Keindonesiaan“*; hlm. 232-233.

pelayaran niaga ke daerah-daerah produksi dan bandar niaga lain, kemudian memperdagangkan ke kota pelabuhan Makassar.<sup>284</sup>

### *Kota Pelabuhan Banggai*

Banggai telah dikenal oleh bangsa Cina sejak abad XIII, ini membuktikan bahwa Banggai telah memiliki hubungan dagang dengan bangsa Cina.<sup>285</sup> Pelabuhan Banggai terletak di bagian timur pulau Sulawesi dan menghadap ke Laut Maluku, Teluk Tomini, dan Teluk Tolo atau Laut Banda. Banggai yang memiliki lokasi strategis dan terbuka menjadi tujuan pedagang dan pendatang asing. Banggai memiliki hubungan perdagangan dengan Ternate, Gowa, Bone, Mandar, Wajo, Boalemo, Gorontalo, Bajo, Buton, Bungku, Parigi, dan Kepulauan Togian. Pada abad XVI, Banggai mengendalikan perdagangan besi yang diduga merupakan produk ekspor utama berasal dari Tobungku dan Mori. Banggai memiliki komoditas utama dalam perdagangan seperti produk besi, teripang, sisik penyu, sarang burung, kulit kerang, kayu, dan kopra. Banggai menjadi daerah penting dan menarik pedagang dari Bugis, Gorontalo, Mandar, Ternate, Cina, Arab, dan pedagang asing lainnya untuk melakukan kegiatan perdagangan di Banggai.<sup>286</sup>

Banggai memiliki lokasi geografis yang strategis dalam jalur pelayaran dan perdagangan antara Ternate, Teluk Tomini, Buton, dan Makassar membuat Banggai menjadi pusat perdagangan. Jalur pelayaran dan perdagangan ini merupakan jalur strategis yang paling penting dalam menghubungkan antar wilayah pulau di Nusantara bagian timur.<sup>287</sup> Banggai memiliki hubungan

---

<sup>284</sup>Abdur R. Hamid., *Sejarah Maritim Indonesia*, hlm. 151.

<sup>285</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 57.

<sup>286</sup>Hasanuddin, "Banggai in Shipping and Trading in The Eastern Region of Sulawesi in The 19th Century", hlm. 102-103.

<sup>287</sup>D. Henley., "A Superabundance of Centers: Ternate and the Contest for North Sulawesi". *Cakalele*, 4,1993.

dengan pedagang Nusantara yang lebih difokuskan pada perdagangan dan pelayaran antar pulau. Banggai yang mampu menyediakan komoditas komersial seperti produk besi dan teripang telah mendorong munculnya jaringan perdagangan antar pulau di Nusantara terutama bagian timur.<sup>288</sup> Dalam dinamika sejarah Nusantara, Banggai tampak terpinggirkan meskipun telah berhasil membangun antar pulau pengiriman koneksi interaktif. Korelasi lalu lintas pengiriman ini adalah faktor utama yang membuktikan bahwa Banggai telah berkembang dalam perdagangan.<sup>289</sup>

### *Kota Pelabuhan Somba Opu*

Pada abad XVI, Kerajaan Gowa yang semula berkedudukan di Tamalate (sekarang Sungguminasa, yang jaraknya dari pantai sekitar 6 KM) dipindahkan ke Sumba Opu (dekat sungai Jeneberang). Sumbu Opu menjadi bandar Kerajaan Gowa yang ramai. Kerajaan Gowa memiliki perhatian serius terhadap perdagangan maritim. Kerajaan Gowa membuat jabatan syahbandar dalam struktur pemerintahan, yang bertugas mengatur pelayaran dan pajak perdagangan di kota pelabuhan Somba Opu.<sup>290</sup>

### *Kota Pelabuhan Tangga-Tangga*

Tangga-Tangga merupakan pelabuhan dari kerajaan Balanipa yang terletak di muara sungai Mandar. Pelabuhan ini dilengkapi dengan petugas-petugas kerajaan yang disebut dengan *sakka manarang* (lengkap segala kepandaian), yaitu berjumlah seribu orang (*tau sallesso-rang*) dengan berbagai keterampilan khusus. *Sakka manarang* memiliki keahlian sebagai pembuat

---

<sup>288</sup>Hasanuddin, “Banggai in Shipping and Trading in The Eastern Region of Sulawesi in The 19th Century”, hlm. 104.

<sup>289</sup>Hasanuddin, “Banggai in Shipping and Trading in The Eastern Region of Sulawesi in The 19th Century”, hlm. 102.

<sup>290</sup>Abdur R. Hamid., *Sejarah Maritim Indonesia*, hlm. 149.

perahu, pemintal tali, pembuat layar perahu, tukang kayu, pandai emas, pandai besi, pandai kuningan, pembuat alat batu, pembuat alat kesenian, pengukir, pasukan berani mati, pasukan penyempit, pasukan senapan, pasukan pengawal, pengasuh, juru masak, pengambil air, dan pengambil kayu. Terdapat juga pejabat yang bertugas mengatur lalu lintas dan pendaratan perahu dagang yang keluar masuk pelabuhan yang disebut *sawannar* (sahbandar).<sup>291</sup>

### *Kota Pelabuhan Siang*

Menurut pemberitaan Antonio de Paiva, seorang pedagang Portugis yang mengunjungi Pelabuhan Siang atau sekarang Pangkajene (*Sciom, Ciom, atau Ciam*) pada 1542, bahwa orang Melayu telah menetap di bandar niaga itu sejak sekitar tahun 1490. Orang Melayu yang datang menambah kesibukan kegiatan perdagangan di bandar niaga itu serta membuka kesempatan bagi perkembangan dan kemajuannya. Pelabuhan Siang semakin sering menjadi tujuan perdagangan para pedagang Melayu setelah kejatuhan Malaka pada 1511. Pelabuhan Siang memiliki perdagangan yang berkembang pesat jauh sebelum kemunculan Makassar.<sup>292</sup>

## **C. Aktivitas Bajak Laut di Sulawesi Abad XVI - XIX**

Fenomena bajak laut merupakan gejala universal yang terjadi sejak masa awal hingga kini di berbagai tempat, termasuk di wilayah darat dan laut di Sulawesi. Fenomena bajak laut ini terjadi di daratan Pulau Sulawesi dan pulau sekitarnya,

---

<sup>291</sup>Muhammad Amir., “Pelayaran Niaga Mandar Pada Paruh Pertama Abad XX”, *WALASUJI Volume 10, No. 2, Desember 2019*, hlm. 127-128.

<sup>292</sup>Muhammad Amir., “Pelayaran Niaga Mandar Pada Paruh Pertama Abad Ke-20”, hlm. 129-130.

Selat Makassar, Laut Sulawesi, Teluk Tomini, Teluk Tolo, Teluk Bone, dan perairan yang dekat Pulau Sulawesi. Fenomena bajak laut yang terjadi di Sulawesi akibat dari kegiatan pelayaran dan perdagangan yang ramai. Kedatangan orang Barat di Sulawesi juga mendorong peningkatan aktivitas bajak laut di Sulawesi. Catatan paling awal mengenai aktivitas bajak laut di Sulawesi terjadi pada abad XVI. Aktivitas bajak laut di Sulawesi mulai surut pada abad XIX, akibat kegiatan penumpasan bajak laut oleh pemerintah kolonial Belanda dengan menggunakan kapal uap.

Pada abad XVI, orang Tobelo yang dipimpin oleh La Bolontio merupakan bajak laut yang sering beroperasi di beberapa pulau dan sepanjang pesisir pantai timur Pulau Sulawesi. Wilayah operasi bajak laut dari Tobelo mulai dari Sulawesi Utara, Gorontalo, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, dan Sulawesi Selatan. La Bolontio dibunuh oleh Lakilaponto sekitar tahun 1537, beberapa orang pasukan La Bolontio juga ikut tewas dan sebagian lainnya melarikan diri. La Bolontio tewas pada saat terjadi pertempuran sengit di Boneatiro (pantai Barat Pulau Buton).<sup>293</sup> Berdasarkan laporan Tom Pires pada masa ini, orang Bajau (Bajo) sebagai bajak laut yang berpangkalan di pulau-pulau kecil di dekat pantai barat semenanjung Sulawesi Selatan. Tetapi wilayah operasi bajak laut Bajau tidak hanya di perairan Sulawesi namun mencapai pulau Sumatera.<sup>294</sup> Catatan aktivitas bajak laut di Sulawesi pada abad XVII tidak ditemukan, baik dalam sumber Indonesia maupun luar negeri.

Pada abad XVIII, bajak laut Tobelo dan Mindanao terlibat aktif dalam aktivitas perompakan di perairan Kepulauan

---

<sup>293</sup>Anwar., *Haluoleo dalam Berbagai Persepsi* (Kendari: Unhalu Press, 2009).

<sup>294</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 126.

Banggai.<sup>295</sup> Bajak laut Tobelo sering melakukan penyerangan dan penangkapan penduduk untuk dijadikan budak di Balantak (Banggai). Kedatangan bajak laut Tobelo mendapat perlawanan penduduk Balantak. Akibatnya bajak laut ini jarang memasuki daerah Balantak.<sup>296</sup> Pada 1790, bajak laut Bugis yang bersekutu dengan bajak laut dari Sulu berkeliaran di Teluk Tomini, Gorontalo. Koalisi bajak laut itu dipimpin Puang Nyili. Pada tahun itu, hampir terjadi penyerangan atau penyerangan terhadap perwakilan VOC yang ditempatkan di Kwandang. Bajak laut Bugis melakukan penyerangan itu karena seorang anak Puang Nyili yang bernama Labajo dibunuh oleh perwakilan VOC di Kwandang. Pasukan bantuan VOC dari Ternate yang telah datang dengan jumlah dan persenjataan lebih besar dan lengkap daripada pasukan Puang Nyili membuat penyerangan dibatalkan.<sup>297</sup>

Pada abad XVIII hingga pertengahan abad XIX, kegiatan bajak laut beraktivitas di Makassar. Wilayah aktivitas bajak laut membentang di sepanjang garis pantai dan ke beberapa sungai di pedalaman. Pada dasarnya kegiatan mereka sebagai bentuk hegemoni agar memperoleh pengakuan oleh kelompok lain terhadap daerah operasi maritimnya.<sup>298</sup>

Pada abad XIX, pemerintah kolonial Belanda mengadakan ekspedisi militer laut ke pulau-pulau di sebelah selatan Sulawesi, yaitu Pulau Paternoster dan Sailus. Di tempat itu terjadi pertempuran yang tidak seimbang karena persenjataan Angkatan

---

<sup>295</sup>Hasanuddin, "Banggai in Shipping and Trading in The Eastern Region of Sulawesi in The 19th Century", hlm. 103.

<sup>296</sup>Hasanuddin, "Banggai in Shipping and Trading in The Eastern Region of Sulawesi in The 19th Century", hlm. 108.

<sup>297</sup>Harto Juwono & Y. Hutagalung, *Limo lo pahalaa* 2005, hlm. 168.

<sup>298</sup>Abdul Rasyid Asba dan Ismail Ali, "The Mandar War, 1868-1869: An Annihilation Operation Against the Pirates", hlm. 2.

Laut Hindia Belanda jauh lebih modern dan personilnya terorganisir serta terlatih dengan baik. Pimpinan bajak laut yang berpangkalan di Pulau Paternoster bernama Bapana Garuda ditangkap dalam keadaan terluka. Para bajak laut yang berasal dari Magindanau dan berpangkalan di Pulau Sailus berhasil melarikan diri dan kembali ke negerinya.

Pada awal abad XIX, aktivitas bajak laut Mandar semakin mendominasi perompakan dan perdagangan di wilayah perairan Teluk Tomini, yang mengakibatkan para bajak laut Bugis secara berangsur-angsur mundur meninggalkan wilayah itu. Pada awal abad XIX, perwira pemerintah kolonial Belanda melaporkan bahwa beberapa pemukiman di Banggai telah ditinggalkan dan dipindahkan ke daratan akibat serangan dari bajak laut. Kondisi ini membuat jumlah penduduk di wilayah pesisir timur turun.<sup>299</sup> Oleh karena itu pemerintah kolonial Belanda menempatkan seorang Letnan (*a civilian gezaghebber*) dan pasukan tentara untuk memerangi bajak laut. Namun pasukan ini tidak mampu menumpas bajak laut karena tidak memiliki sarana pendukung seperti kapal.<sup>300</sup>

Pada awal abad XIX, di wilayah Toli-Toli terdapat 3.000 orang bajak laut Iranun dengan 50 sampai 60 perahu yang di pakai khusus untuk *mangayo*. *Mangayo* merupakan konsep pembajakan laut atau penyerangan sebagai tindakan perang untuk membalas dendam. Ekspedisi *mengayo* dapat berarti ekspedisi perang maupun ekspedisi membajak. Dalam kedua hal ini, mereka membawa hasil yang sama yaitu barang rampasan dan orang tangkapan.<sup>301</sup>

---

<sup>299</sup>Esther Joy Velthoen, "Contested Coastlines: Diasporas, Trade and Colonial Expansion in Eastern Sulawesi 1680-1905", *Doctor Dissertation Murdoch University, 2002*, hlm. 24.

<sup>300</sup>Hasanuddin, "Banggai in Shipping and Trading in The Eastern Region of Sulawesi in The 19th Century", hlm., 107.

<sup>301</sup>Adrian B. Lapien., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 149.

Pemilihan Toli-Toli sebagai pangkalan bajak laut karena wilayah ini strategis. Letaknya jauh dari Makassar dan Manado sehingga jarang terjangkau oleh patroli Angkatan laut Belanda.<sup>302</sup> Pemerintah kolonial Belanda juga tidak mampu memberi perlindungan terhadap kegiatan pelayaran di perairan Selat Makassar. Kapal dagang yang melewati Selat Makassar sangat mudah menjadi target perompakan. Bajak laut Mandar menguasai Selat Makassar dan pemerintah kolonial Belanda tidak mampu menumpasnya.<sup>303</sup>

Dengan adanya patroli kapal perang Belanda, pada 1820, bajak laut Tobelo menjalin kerja sama dengan bajak laut Mindanao. Bajak laut Mindanao memiliki tempat persembunyian dan logistik yang memadai.<sup>304</sup> Pada 1822, Belanda menyerang Toli-Toli dalam rangka menumpas bajak laut. Ekspedisi ke Toli-Toli dilengkapi dengan sebuah fregat *Melampus*, dua sekunar perang *Johanna*, *Iris*, beserta tiga buah kapal Meriam (*kanonneerboten*). Pangkalan bajak laut berhasil dihancurkan dan 36 perahu bajak laut tipe besar berhasil dihancurkan. Pemimpin bajak laut beserta pengikutnya melarikan diri ke pedalaman.<sup>305</sup> Pada 1824, pemerintah kolonial Belanda mengadakan perjanjian dengan raja-raja di Sulawesi Selatan. Perjanjian itu ditentukan bahwa semua pelayaran di wilayah itu yang terdapat perwakilan Belanda harus menggunakan pas (izin pelayaran) dari pihak Belanda. Pemerintah kolonial

---

<sup>302</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 185.

<sup>303</sup>Abdul Rasyid Asba dan Ismail Ali, "The Mandar War, 1868-1869: An Annihilation Operation Against the Pirates", hlm. 5.

<sup>304</sup>Esther J. Velthoen, "Wanderers, Robbers and Bad Folk': the Politics of Violence, Protection and Trade in Eastern Sulawesi 1750-1850", dalam A. Reid (ed.), *The Last Stand of Asian Autonomies* (London: Palgrave Macmillan, 1997), hlm. 204.

<sup>305</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 185.

Belanda diberi kewenangan untuk mendirikan benteng-benteng atau pos-pos pertahanan dimanapun dianggap perlu.

Pada 1828, marinir Belanda bertempur dengan bajak laut Bugis di Muna Barat dan Utara. Daerah itu merupakan wilayah orang-orang Ternate, dan Sultan setempat tidak mempunyai kekuasaan yang riil karena dikendalikan oleh orang-orang Bugis. Pada 1830-an, perairan sekitar Konawe (Selawesi Tenggara) terdapat bajak laut dari Tobelo. Penguasa Konawe, raja Tebau, menjalin kerjasama dengan pemerintah kolonial Belanda untuk melawan bajak laut Tobelo. Kerjasama ini bertujuan menghidupkan kembali perdagangan yang mengalami kemunduran di wilayah Konawe akibat serangan bajak laut Tobelo.<sup>306</sup>

Pada tahun 1847, kapal uap Inggris *Nemesis* bertemu dengan 40 hingga 60 kapal bajak laut berjenis *kora-kora* di sekitar Laut Sulawesi. Bajak laut yang merompak kapal Inggris itu berasal dari Suku Samal yang diidentikkan dengan Suku Bajo.<sup>307</sup> Pada 1848, Spanyol melakukan pertempuran dengan bajak laut di Balangingi. Bajak laut ini merupakan salah satu bagian dari kelompok bajak laut besar yang berasal dari Sulu. Namun demikian, kemenangan Spanyol ini tidak dapat mengakhiri aktivitas bajak laut. Pada saat peperangan, ratusan bajak laut melarikan diri. Mereka mengungsi di perbatasan wilayah antara Kesultanan Sulu dengan Inggris, Belanda, dan Spanyol. Bajak laut Balangingi menjadikan wilayah ini sebagai pangkalan utama karena wilayah perbatasan kurang pengawasan dari kolonial maupun dari Kesultaan. Laut Sulawesi merupakan bagian dari

---

<sup>306</sup>M. Mulki Mulyadi Noor., “Kendari Port Development: The Meeting Point of Shipping and Trade Route in East Coast of Sulawesi, 1831-1945”, *Journal of Maritime Studies and National Integration* , 2 (2), hlm. 80.

<sup>307</sup>Robert Dick-Read., *Penjelajahan Bahari (Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika)*, (Bandung: PT Mizan Pustaka, 2008).

wilayah perbatasan menjadi sarang bajak laut. Kelompok bajak laut melakukan aksi perompakan di Laut Sulawesi dan menyerang pemukiman penduduk di pantai sekitar Laut Sulawesi. Aktivitas perompakan dilakukan dalam skala lebih kecil. Hal ini berbeda dengan tahun sebelumnya ketika markas bajak laut masih di Balangingi.<sup>308</sup>

Pada pertengahan tahun 1850an, serangan bajak laut terhadap wilayah Sulawesi semakin sering. Kondisi ini mendorong Belanda membuat perjanjian internasional dengan Spanyol dalam rangka usaha memerangi bajak laut. Bajak laut yang menyerang Sulawesi merupakan bajak laut dari Sulu (Filipina Selatan). Wilayah Filipina Selatan diakui Spanyol sebagai wilayah kedaulatannya. Namun usaha Belanda ini tidak diterima dengan baik oleh Spanyol karena Spanyol bisa mengatasi bajak laut dari Sulu dan meminta Belanda tidak mencampuri urusan bajak laut di wilayah kedaulatan Spanyol.<sup>309</sup>

Pada 1860an, pemerintah kolonial Belanda berhasil menaklukkan Bone dan ingin menancapkan kekuasaannya di Sulawesi. Belanda yakin semua Sulawesi Selatan termasuk wilayah Mandar akan tunduk di bawah kekuasaannya. Pada periode ini bajak laut Mandar mendapat perhatian khusus dari Belanda karena sulit ditaklukkan. Belanda selalu gagal menumpas bajak laut ini. Oleh karena itu, Belanda mengirim beberapa kapal *frigate* (kapal perang kecil) ke pantai Mandar untuk untuk menumpas bajak laut, namun gagal. Bajak laut Mandar menerapkan taktik perlawanan terhadap Belanda dengan cara melakukan perlawanan balik dengan memanfaatkan terumbu karang alam dan pulau kecil. Mereka

---

<sup>308</sup>Stefan Eklöf Amirell., *Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia* (Cambridge: Cambridge University Press, 2019), hlm. 54.

<sup>309</sup>Stefan Eklöf Amirell., *Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia*, hlm. hlm. 54.

berhasil menghindari operasi perburuan kapal *frigate* Belanda.<sup>310</sup> Pada Juli 1862, disebutkan bahwa empat *Maradias* Mandar, yaitu dari Balangnipa, Pambuang, Cenrana, dan Binoang melakukan aktivitas sebagai bajak laut dan perdagangan budak.<sup>311</sup>

Sekitar 1881, pemerintah kolonial melakukan pengejaran bajak laut dengan menggunakan kapal perang bertenaga uap. Operasi yang dilakukan pemerintah ini semakin membatasi ruang gerak bajak laut Tobelo. Bajak laut Tobelo yang berada di perairan Banggai berhasil ditangkap. Bajak laut banyak yang menyerahkan diri kepada penguasa setempat, sehingga dipulangkan ke wilayah perairan di Halmahera Utara.<sup>312</sup> Kelompok bajak laut Iranun, Balagingi, dan Dayak Laut melakukan aktivitas perompakan di Laut Celebes (Sulawesi) pada pertengahan abad XVIII dan XIX. Mereka menyebut Laut Sulawesi sebagai *age of the pirate* dan melabeli bulan Agustus-Oktober sebagai “musim *lanun*” atau *pirates seasons* atau *pirate wind*.<sup>313</sup>

Pada abad XVI hingga XIX, Laut Sulawesi bersama wilayah perairan Filipina Selatan, Borneo, dan Sulu menjadi pusat

---

<sup>310</sup>Abdul Rasyid Asba dan Ismail Ali, “The Mandar War, 1868-1869: An Annihilation Operation Against the Pirates”, *SOSIOHUMANIKA: Jurnal Pendidikan Sains Sosial dan Kemanusiaan*, Vol.8(1) Mei 2015, hlm. 6.

<sup>311</sup>Abdul Rasyid Asba dan Ismail Ali, “The Mandar War, 1868-1869: An Annihilation Operation Against the Pirates”, hlm. 7.

<sup>312</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 134.

<sup>313</sup>Ismail Ali., “Perburuan Hamba, Perlanunan, dan Kempen Penghapusan Lanun di Sarawak: Perspektif Sejarah Maritim”, *SUSURGALUR: Jurnal Kajian Sejarah & Pendidikan Sejarah*, No.1, Vol.1, Maret 2013, hlm. 28.

perompakan di Asia Tenggara selama berabad-abad.<sup>314</sup> Pangkalan bajak laut yang penting di Sulawesi adalah di Toli-Toli (wilayah Sulawesi bagian Utara dekat Selat Makasar). Posisi pangkalan yang sangat dekat dengan Selat Makasar menyebabkan lalu lintas pelayaran niaga di Selat Malaka tidak aman bagi pelayar dan pedagang. Menurut orang Toli-Toli, bajak laut itu disebut Mangindano (kelompok bajak laut dari Filipina Selatan).<sup>315</sup>

---

<sup>314</sup>James F. Warren.. *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity* (Quezon City: New Day Publishers, 2002), hlm. 20.

<sup>315</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", *BAHASA DAN SENI, Tahun 32, Nomor 2, Agustus 2004*, hlm. 279

## BAB IV PENOPANG DUNIA MARITIM BUGIS

Budaya maritim suku Bugis salah satu bentuk atau produknya adalah perahu Bugis. Berbagai jenis dan tipe perahu Bugis digunakan untuk bepergian melalui perairan sungai, danau, atau laut, maupun sebagai sarana untuk mencari nafkah atau untuk mata pencarian. Dalam dunia pelayaran tradisional dibedakan pengertian antara sampan dan perahu. Sampan merupakan transportasi air yang biasanya berukuran kecil.<sup>316</sup> Istilah lain dari perahu sampan adalah perahu lesung. Penggunaan kata perahu di depan sampan atau lesung merupakan hal lazim, karena tanpa penambahan kata perahu di depannya bisa menimbulkan makna yang berbeda. Sebagai contoh jika seseorang menyebut kata *lesung* saja, dalam bahasa Jawa bisa berarti tempat yang terbuat dari batangan kayu yang dibuat ceruk atau lubang di bagian dalamnya memanjang searah batang kayu. Perahu *lesung* bentuknya mirip dengan lesung Jawa tempat menumbuk padi.

Perahu sampan atau *lesung* memiliki teknik pembuatan yang sederhana. Perahu sampan dan *lesung* dibuat dengan cara memahat batang kayu utuh yang biasanya berukuran besar, sehingga terjadi rongga memanjang di bagian dalamnya, dan dengan kedalaman tertentu. Rongga atau ruangan itu dipergunakan untuk menaruh barang atau penumpang (awak perahu). Sementara pada bagian belakang dan depan biasanya bentuknya runcing dengan tujuan agar gerakan perahu menjadi lebih lancar atau ringan, terutama jika tenaga geraknya adalah manusia dengan cara mengayuh dengan

---

<sup>316</sup>M. Rafiek, “Kapal dan Perahu dalam Hikayat Banjar: Kajian Semantik”, *Borneo Research Journal*, Volume 5, December 2011, hlm. 193.

galah dayung.<sup>317</sup> Sampan yang digunakan berlayar di laut ukurannya lebih besar daripada yang digunakan di sungai, sampan di laut dilengkapi dengan cadik pada sisi kanan dan kiri perahu, agar lebih tahan atau stabil jika menghadapi gelombang. Perahu di Indonesia pada umumnya adalah semua jenis kapal yang bentuknya ramping dengan poisi haluan dan buritan yang tinggi, sementara di bagian tengahnya lebar.<sup>318</sup> Kata perahu juga dapat didefinisikan sebagai kendaraan air yang dibuat mengapung dengan berbagai ukuran dan bentuknya. Sebagai gunanya adalah untuk melakukan perjalanan atau bekerja di atas air. Sehubungan dengan pengertian yang berbeda antara sampan dan perahu, penjelasan mengenai perahu Bugis ini dibedakan menjadi dua golongan atau kelompok, yaitu sampan dan perahu.

## A. Sampan

Beberapa jenis sampan dikenal luas di Sulawesi Selatan, khususnya pada orang-orang etnis Bugis. *Lepa-lepa* merupakan jenis perahu jukung atau bercadik, dan hanya bisa digunakan untuk jangkauan pelayaran jarak pendek. *Lepa-lepa* kecil juga bisa digunakan tanpa memasang cadik dan cukup dengan menggunakan dayung. *Lepa-lepa* juga ada yang memiliki cadik satu sisi saja, dan yang lain bercadik ganda.<sup>319</sup> *Lepa-lepa* hanya dibuat dari batang kayu yang di pahat sedemikian rupa untuk membuat ruangan dalam

---

<sup>317</sup>Bambang Budi Utomo (ed.), *Pandanglah Laut Sebagai Pemersatu Nusantara* (Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata RI, 2007), hlm. 233.

<sup>318</sup>Pusat Pembinaan Pengembangan Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Jakarta: Balai Pustaka. 2001).

<sup>319</sup>Stibbe D.G. en C. Spat, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië* (ENI), vol. V ("s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1927), hlm. 116.

lambung perahu.<sup>320</sup> *Lepa-lepa* yang besar biasanya dipasang layar sebagai penghasil tenaga oleh dorongan angin buritan.

Menurut bahasa Bugis, *lepa-lepa* secara harfiah berarti datar, yang berarti dasar perahu bentuknya rata. *Lepa-lepa* yang berukuran besar, dan oleh karena sulit menemukan batang kayu yang besar, biasanya pada kedua sisinya dipasang atau ditambahkan papan kayu untuk memperbesar ukurannya. *Lepa-lepa* disamping dipasang layar juga digunakan galah pengayuh agar dapat bermanuver lebih lincah. Terdapat tiga jenis *lepa-lepa* yang masih bisa ditemukan pada zaman kolonial Belanda yaitu sebagai berikut:<sup>321</sup>

1. *Palewai toewali* atau bisa disebut *palawe*, yang hanya digunakan atau diawaki satu orang saja. Pada *lepa-lepa* jenis ini hanya menggunakan satu atau sebelah cadik dan satu tiang layar. Penggunaannya biasanya hanya untuk mencari ikan oleh para nelayan.
2. *Padari*, fungsinya juga untuk mencari ikan tetapi dengan menggunakan jaring lempar atau jala.<sup>322</sup>
3. *Sodo*, juga digunakan untuk mencari ikan, tetapi dengan cara mengejar ikan tersebut sedemikian rupa sehingga ikan-ikan itu terjebak melompat ke dalam jaring nelayan yang mengejarnya.

---

<sup>320</sup>Christian Nooteboom, *De Boomstamkano in Indonesie* (Leiden: NV Boekhandel en Drukkerij E. J. Brill, 1932), hlm. 109.

<sup>321</sup>Stibbe D.G. en C. Spat, *ENI*, hlm. 116-117

<sup>322</sup>Christian Nooteboom, *De Boomstamkano in Indonesie* (Leiden: NV Boekhandel en Drukkerij E. J. Brill, 1932), hlm. 114.



**Gambar. 1.** Perahu *Lepa-lepa*

Sumber : Christian Nootboom, *De Boomstamkano in Indonesie*,  
Leiden: NV Boekhandel en  
Drukkerij E. J. Brill, 1932, hlm. 129



**Gambar. 2.** Perahu *Lepa-lepa*, tahun sebelum 1941

Sumber : Koleksi Troopenmuseum  
Amsterdam, Stichting Nationaal  
Museum van Wereldculturen

*Bilolang* merupakan jenis sampan bercadik Makassar dan Bugis yang penggunaannya biasanya untuk mencari ikan. Sampan ini antara buritan dan haluan posisinya hampir rata dan di tengahnya terdapat tiang perahu yang posisinya tegak lurus, yang berfungsi sebagai penyangga maupun tiang layar. Layar yang digunakan bisa segitiga atau segi empat. Pada ujung tepi perahu berbentuk lintasan yang bergelombang. Perahu ini juga digunakan sebagai perahu dagang yang untuk itu dilengkapi dengan kabin atau rumah kecil yang tertutup. Sayap atau cadik dipasang di atas bantalan dan letaknya sedikit menonjol keluar dari papan kedua sisinya.<sup>323</sup>

Sampan jenis *bilolang* ini hampir sudah tidak dikenal lagi ada saat ini, karena ukurannya yang terlalu kecil, dan sulit untuk bisa dipasangi mesin (motor). Hampir semua jenis perahu sampan sudah sulit ditemukan, karena kayu batangan ukuran besar sebagai bahannya juga sudah sulit ditemukan di pasaran.

---

<sup>323</sup>Stibbe D.G. en C. Spat , *ENI*, hlm. 111



**Gambar. 3.** Lukisan Perahu *Bilolang*

Sumber : Koleksi *Stichting Nationaal Museum van Wereldculturen, Troopenmuseum, Amsterdam*

*Birowang* merupakan jenis sampan bercadik yang sedikit lebih besar dibanding *bilolang*. *Birowang* memiliki tiang layar sedikit miring dan bentuk layarnya bukan persegi tiga akan tetapi persegi empat yang posisinya agak di pojok kanan. *Birowang* memiliki tiang pembantu atau penyangga yang memperkuat tiang utama.<sup>324</sup> *Birowang* yang ukurannya besar lebih sering digunakan untuk berdagang daripada *bilolang*, karena bisa digunakan untuk membawa atau mengangkut barang lebih banyak. *Birowang* digunakan untuk transportasi perdagangan, jangkauan pelayarannya hanya di pantai dan muara-muara sungai.

---

<sup>324</sup>Stibbe D.G. en C. Spat, *ENI*, hlm 111.



**Gambar. 4.** Sampan *Birowang*

Sumber : Koleksi Troopenmuseum  
Amsterdam, Stichting Nationaal  
Museum van Wereldculturen

## **B. Perahu**

### **1. Soppe**

Soppe atau *sopek* adalah perahu yang biasa digunakan oleh nelayan dan juga pedagang. Jenis perahu ini juga bisa ditemukan di Jawa dan Madura dengan nama perahu *sopek*. Secara keseluruhan perahu ini dibuat dari papan kayu dan memiliki lunas yang terletak di antara bagian depan dan buritan. Dek atau bagian atas diperpanjang dan dipasangi jendela kecil di atas pintunya, diukir dan dicat. Tiang layar hanya satu, dan di bagian tengah dipasang atap yang terbuat dari batang bambu.<sup>325</sup> Bentuk kuno perahu ini

---

<sup>325</sup>Stibbe D.G. en C. Spat , *ENI*, hlm 124.; Adrian Horridge, *The Prahu, Traditional Sailing Boat of Indonesia* (Singapore: Oxford University Press, 1985), hlm. 60.

bercadik yang dilengkapi dengan layar segitiga sebagai penangkap tenaga angin laut.



**Gambar. 5.** Lukisan perahu Soppe

Sumber : Adrian Horridge, *The Prah, Traditional Sailing Boat of Indonesia*, Singapore: Oxford University Press, 1985, hlm. 61

Menurut para ahli sejarah perahu, Soppe adalah jenis perahu kuno yang merupakan sampan bercadik digunakan oleh nenek moyang bangsa Indonesia, tetapi ukurannya lebih besar dan

panjang. Sumber lain menyebutkan bahwa perahu ini biasa digunakan suku Bajo Laut dalam berkelana di laut lepas.<sup>326</sup>



**Gambar. 6.** Seorang wanita tua suku Bajo sedang melaut menggunakan Soppe

Sumber : “Kampung Bajo, Suku Bajak Laut Pengarung Lautan Nusantara”, dalam <https://www.kompasiana.com/ikhwanulparis/58bad0e823b0bd4012cb5a97/kampung-bajo-suku-bajak-laut-pengarung-lautan-nusantara?page=all>, dikunjungi tanggal 5 Juni 2020

## 2. Jarangka

*Jarangka* merupakan tipe sampan yang bentuknya menyerupai soppe, tetapi ukurannya sedikit lebih besar, dengan menambahkan dinding pada sisi kiri dan kanan dengan menggunakan papan. Jarangka juga dipasang atap yang berbahan

---

<sup>326</sup>“Kampung Bajo, Suku Bajak Laut Pengarung Lautan Nusantara”, dalam <https://www.kompasiana.com/ikhwanulparis/58bad0e823b0bd4012cb5a97/kampung-bajo-suku-bajak-laut-pengarung-lautan-nusantara?page=all>, dikunjungi tanggal 5 Juni 2020.

daun kelapa, rumbia, atau papan sebagai tempat berteduh.<sup>327</sup> Pada sisi kanan dan kiri dalam jarangka juga dipasang tempat duduk. Jarangka biasanya dipasang satu atau dua layar. Satu layar berbentuk segi empat (*sombala*), sedangkan yang menggunakan dua layar seperti perahu lambo.<sup>328</sup> Perahu jarangka yang ukurannya relatif kecil masih banyak diproduksi dan digunakan di Sulawesi Selatan dan sekitarnya. Perahu Jarangka pada umumnya sudah dipasangi mesin (motor) dan tidak menggunakan layar lagi. Masyarakat setempat menyebutnya sebagai ojek laut atau *ojek jarangka*. Disebut ojek karena daya angkutnya yang memang kecil atau sedikit, yaitu hanya beberapa orang atau sedikit muatan saja, dengan jangkauan pelayaran di sungai-sungai, pelabuhan, dan muara-muara sungai.

---

<sup>327</sup>“Nelayan Indonesia”, dalam <http://nelayannasional.blogspot.com/2016/04/perahu-tradisional-sulawesi-selatan.htm>, dikunjungi tanggal 2 Juli 2020.

<sup>328</sup>Nurhana, “Perkembangan Pembuatan Perahu Pinisi Di Tanah Beru Kabupaten Bulukumba 1985-1995” (Makassar: Skripsi Pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin, 2009), hlm. 33.



**Gambar. 7.** Perahu Jarangka bermotor

Sumber : <https://www.irawatihamid.com/2017/01/3-jenis-transportasi-laut-yang-ada-di-kota-bau-bau-dan-kabupaten-buton.html>, dikunjungi tanggal 2 Juni 2020.

### 3. Sandeq

Sandeq atau *sande* adalah perahu bercadik yang biasanya digunakan untuk mencari ikan oleh para nelayan. Perahu Sandeq bentuknya mirip dengan perahu sampan atau kano *sope*, tetapi dengan lambung yang lebih ramping. Tipe perahu ini ada yang berukuran besar dan kecil. Perahu ukuran kecil panjangnya maksimal 5 meter dan jangkauan pelayarannya maksimal 5 km dari garis pantai. Perahu yang berukuran besar panjangnya sampai 10 meter.<sup>329</sup> Sumber lain menyebutkan bahwa panjangnya bisa mencapai 15 meter. Sandeq ukuran besar memiliki sisi vertikal setinggi sekitar satu meter dan haluan terbalik setinggi satu meter. Proporsinya tidak biasa karena batang cadik buritan berada di tengah perahu, yang di depan berupa busur salip dan tiang layar

---

<sup>329</sup>Muhammad Ridwan Alimuddin, *Orang Mandar Orang Laut, kebudayaan Bahari Mandar Mengarungi Gelombang Perubahan Zaman* (Jakarta: KPG bekerjasama dengan yayasan Adikarya IKAPI, 2005), hlm. 27

yang tinggi berada di tengah-tengah antara dua batang cadik. Sandeq biasanya dicat putih seluruhnya dan memiliki layar tunggal segitiga.<sup>330</sup> Tiang layar diperluas dengan dipasang empat penahan yang dipasang pada batang cadik.

Perahu Sandeq sebagai perahu untuk mencari ikan di laut mempunyai kecepatan tinggi, dapat berlayar melawan arah angin, yaitu dengan teknik berlayar zigzag, serta tahan menghadapi hantaman angin dan gelombang besar. Kecepatan itu penting agar ikan tidak menjadi rusak sejak ditangkap sampai kembali lagi ke daratan. Perahu itu dilengkapi dengan tali-tali yang terbuat dari rotan yang dianyam, dan setiap awak kapal membawa tali tersebut sepanjang sekitar 20 atau 30 meter. Tali-tali tersebut untuk mengikat rangkain daun kelapa atau rumput laut agar ikan-ikan berkerumun di bawahnya. Di bawah daun kepala juga dipasang jaring atau perangkap yang diikat dengan tali. Setelah beberapa waktu dan diperkirakan ikan sudah berkerumun di bawah untaian daun-daun kelapa maka jaring diangkat dengan hati-hati, sehingga banyak ikan yang terperangkap. Teknik mencari dan menangkap ikan semacam itu disebut dengan istilah „rumpun“ yang di Jawa disebut dengan istilah „numpon“.<sup>331</sup>

Berdasarkan fungsinya atau penggunaannya perahu tipe sandeq bisa dibedakan menjadi 3, yaitu sebagai berikut:

- a. Sandeq *pangoli*, digunakan untuk mencari ikan yang biasa berkelompok dekat karang dan tempat-tempat pertemuan

---

<sup>330</sup>Adrian Horridge, *The Prah, Traditional Sailing Boat of Indonesia* (Singapore: Oxford University Press, 1985), hlm. 22.

<sup>331</sup>Adrian Horridge, *The Prah, Traditional Sailing Boat of Indonesia* (Singapore: Oxford University Press, 1985), hlm. 23

arus, dengan memasang umpan bulu ayam yang dipasang di belakang perahu.<sup>332</sup>

- b. Sandeq *paroppo*, digunakan untuk menangkap ikan di rumpon seperti telah dijelaskan di atas.
- c. Sandeq *potangga*, khusus digunakan untuk mencari atau menangkan ikan terbang. Jenis ini ukurannya paling besar karena grond fishingnya ada di tengah laut.



**Gambar. 8.** Perahu Sandeq berlayar melawan angin

Sumber : Adrian Horridge, The Prah, Traditional Sailing Boat of Indonesia, Singapore: Oxford University Press, 1985, hlm.21

---

<sup>332</sup><https://www.wikiwand.com/id/Sandeq>, dikunjungi tanggal 4 Juni 2020

#### 4. Top

Perahu *top* atau *toop* adalah perahu dagang Melayu yang terbesar, dengan daya angkut mencapai 200 ton. Lambung perahu dibuat dari papan-papan berderet dari atas ke bawah dari belakang atau buritan sampai ke haluan. Tiga tiang layar dipasang sebanyak 3 buah yaitu di belakang, tengah (paling tinggi), dan di belakang. Perahu *top* memiliki model sangat mirip atau paling mirip dengan model kapal Barat jika dibandingkan dengan perahu-perahu tradisional lain. Perahu *top* mayoritas mempunyai buritan berbentuk segi empat, sedangkan lambungnya mirip dengan lambung kapal-kapal Eropa. Kemiripan yang paling mencolok adalah dalam membangun perahu *top* terlebih dahulu dirancang dan dibuat rangkanya (*gading*) terlebih dahulu, dilanjutkan papan-papannya dipasang pada kerangka tersebut. Sementara perahu pribumi dibangun dengan cara membentuk atau memasang seluruh badan perahu dengan papan-papan baru disusul pemasangan *gading* atau kerangkanya.<sup>333</sup> Pada bagian buritan dibuat kabin cekung, dengan posisi agak tinggi di atas dek, dan atapnya agak meninggi ke arah belakang. Layar utama (tengah) maupun belakang berbentuk trapesium, sedangkan tiang belakang berbentuk segitiga. Bentuk kemudinya meniru model Eropa, tetapi kadang-kadang menggunakan dua kemudi model tradisional pribumi.

Perahu *top* Bugis mayoritas hanya mempunyai dua tiang layar dan posisi kabin lebih rendah daripada deknya.<sup>334</sup> Perahu *top*

---

<sup>333</sup>Bruijn Kops, G.F. de (1854): 'Iets over de Zeevaart in den Indischen Archipel', *Tijdschrift voor Nijverheid en Landbouw in Nederlandsch-Indië*, 1, 21-69.

<sup>334</sup>"Nijverheid op Celebes", *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie* (TNI), 16, II, Zalt - Bommel: Joh. Noman en Zoon, 1854, hlm. 125.

Bugis mempunyai kemiripan dengan jenis perahu yang lebih tua yaitu *paduwakang* tetapi ukurannya lebih besar. Unsur Baratnya terutama terletak pada tali-temalnya, sedangkan bentuk layarnya bersisi empat tetapi tidak persegi.<sup>335</sup>



**Gambar. 9.** Perahu *Toop* berlabuh di Selat Malaka, tahun 1841

Sumber : Amiral E. Paris Essai sur la construction navale des peuples extra-europeens, dalam [https://id.wikipedia.org/wiki/Berkas: D%C3%A9troit\\_de\\_Malacca\\_Amiral E Paris Toup de Malacca.jpg](https://id.wikipedia.org/wiki/Berkas:D%C3%A9troit_de_Malacca_Amiral_E_Paris_Toup_de_Malacca.jpg), dikunjungi 23 Juli 2020.

Perahu *top* banyak digunakan untuk berlayar dan muncul di Riau, Aceh, Kalimantan, dan Sulawesi pada zaman kolonial Belanda. Perahu *top* dirancang untuk pelayaran jarak jauh mengarungi lautan lepas.<sup>336</sup> Perahu jenis ini juga membawa sekoci

---

<sup>335</sup>“Perahu *Toop*”, dalam [https://id.wikipedia.org/wiki/Perahu\\_toop](https://id.wikipedia.org/wiki/Perahu_toop), dikunjungi tanggal 29 Juni 2020.

<sup>336</sup>Horst H. Liebner, “Beberapa Catatan akan Sejarah Pembuatan Perahu dan Pelayaran Nusantara” dalam *Prosiding Konferensi nasional Sejarah X, Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam*

yang biasanya dibawa di belakang perahu (ditarik). Sekoci itu biasanya digunakan ketika singgah di pelabuhan yang tidak mempunyai fasilitas dermaga.<sup>337</sup> Perahu ini memiliki kapasitas yang bisa ditempati oleh seluruh awak, dengan tujuan agar dapat digunakan untuk penyelamatan awak jika terjadi kecelakaan di tengah laut. Perahu *top* dilengkapinya dengan sejumlah dayung atau kayuh yaitu sebanyak 16 – 20 buah tergantung besar kecilnya perahu, untuk mengatasi jika sewaktu-waktu tidak bertiup angin buritan di tengah perjalanan,<sup>338</sup>

## 5. Pajala

*Pajala* berasal dari kata *jala* yaitu jaring ikan berbentuk lingkaran yang menggunakannya dengan cara dilempar sehingga jala menjadi mekar atau menebar seluas jala tersebut. Dari kata *jala* tersebut mendapat awalan *pe* sehingga menjadi *pejala*, yang artinya alat untuk menjala ikan. Perahu *pejala* memiliki ukuran tidak besar, tetapi termasuk perahu berukuran kecil dan sedang.

Menurut seorang ahli sejarah perahu Nusantara yaitu Harridge, bahwa perahu *pajala* merupakan dasar atau embrio munculnya jenis-jenis perahu Sulawesi Selatan selanjutnya yang lebih besar.<sup>339</sup> Hal ini terutama dapat diketahui bentuk atau konstruksi lambung yang cara pembuatannya masih ditiru atau

---

*Persepektif Sejarah Jakarta, 7 – 10 November 2016*, (Jakarta: Direktorat Sejarah Direktorat Jenderal Kebudayaan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Tahun 2016), hlm.42

<sup>337</sup>Horst H. Liebner, “Beberapa Catatan, hlm. 43.

<sup>338</sup>Horst H. Liebner, “Beberapa Catatan, hlm. 43; Clifford W. Hawkins, *Study of Prah* (London: Nautical Books), hlm. 54.

<sup>339</sup>Adrian Harridge, *Traditional Sailing Boat of Indonesia* (Singapura: Oxford University Press, 1985), hlm. 13

dipertahankan pada pembuatan perahu-perahu selanjutnya di kemudian hari.

Perahu *pajala* ini termasuk perahu bertipe atau mirip perahu *paduwakang* dalam ukuran yang kecil, dengan ciri utamanya adalah tanpa adanya dek. Perahu *pajala* digunakan sebagai perahu penangkap ikan (nelayan) dan sebagai perahu dagang. Perahu ini lebih banyak digunakan untuk menangkap ikan. Sebagai perahu layar *pajala* memiliki tiang layar berkaki tiga (*tripod*), tetapi terkadang terdapat *pajala* yang menambahkan satu tiang lagi di bagian belakang atau buritan.<sup>340</sup> Perahu *pajala* yang menggunakan tiang tripod dalam perkembangannya menggunakan layar persegi empat dan kemudi seperempat (*quarter*) yang posisinya tergantung. Perahu *pajala* memiliki bobot sekitar 5 ton dan yang terbesar bisa mencapai 25 ton, dan terkadang dipersenjatai dengan meriam kecil.<sup>341</sup>

---

<sup>340</sup>D.G. Stibbe en C. Spat, *ENI*, vol. V, 117

<sup>341</sup><http://www.pastmasters.net/elcho-island-portrait.html>, dikunjungi tangga 12 Juli 2020



**Gambar. 10.** Lukisan Perahu Pajala Bugis-Makasar tahun 1803

Sumber <http://www.pastmasters.net/elcho-island-portrait.html>, dikunjungi tanggal 12 Juli 2020

Perahu pajalan yang ukurannya termasuk relatif kecil atau sedang serta alat tangkapnya biasanya jaring jala, maka pajala juga biasa disebut sebagai perahu pantai. Perahu ini hanya digunakan untuk pelayaran jarak dekat, dan awak perahu terdiri dari 8 orang nelayan.<sup>342</sup> Perahu pajala memiliki bentuk bagian depan (haluan) dan belakang (buritan) lancip dengan bentuk yang serupa, yang membantu agar manuver untuk berbelok menjadi lebih mudah. Pajala juga dipasang *linggi* depan dan *linggi* belakang, yang fungsinya sebagai tempat yang aman untuk melemparkan jala ke air dengan kekuatan penuh.

---

<sup>342</sup>A. Fatmawati Umar, dalam *jurnal Walenaae*, No. 2, 1 Desember 1998, hlm. 49.

Geladak yang ada hanya berukuran kecil yang ditempatkan di belakang *linggi* depan dengan posisi yang lebih rendah, karena sebagian besar ruangan perahu digunakan untuk membawa peralatan dan tempat menaruh ikan<sup>343</sup> Oleh karena perkembangan zaman khususnya teknologi penggunaan perahu pajala untuk menangkap ikan sudah banyak ditinggalkan dan digantikan dengan perahu *patorani* dan lain sebagainya.

## 6. Palari

Palari adalah salah satu jenis perahu tradisional Sulawesi Selatan, yang biasa digunakan sebagai moda transportasi air untuk mengangkut barang (kargo) dan orang. Palari sebagai kapal dagang pada zaman kolonial yang berlayar ke berbagai penjuru Nusantara, bahkan sampai ke Malaysia dan Singapura. Perahu ini dikenal atau disebut sebagai perahu Makasar di Singapura.<sup>344</sup> Palari memiliki lambung yang sama dengan lambung perahu Sulawesi lainnya yaitu pajala. Palari ditambahkan dek pada buritan yang dipasang menggantung, dan juga geladak.<sup>345</sup>

Nama perahu palari konon berasal dari kata Melayu *pelari*, yang artinya untuk menggambarkan bahwa perahu itu memiliki manuver dan kecepatan yang tinggi.<sup>346</sup> Dalam buku Christiaan Nooteboom, perahu palari disebut dengan nama *snelzeiler* yang secara harafiah berarti pelaut cepat. Sebagai penjelasannya adalah karena perahu ini juga bisa digunakan sebagai perahu wisata.

---

<sup>343</sup>Adrian Harridge, *Traditional Sailing Boat of Indonesia* (Singapura: Oxford University Press, 1985), hlm.17.

<sup>344</sup>C.A. Gibson-Hill, "The Indonesian Trading Boats reaching Singapore". dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, 23, (February 1950). 108–138; <https://www.wikiwand.com/id/Palari>, dikunjungi tanggal 22 Juli 2020.

<sup>345</sup>C.A. Gibson-Hill, *Ibid*.

<sup>346</sup><https://www.wikiwand.com/id/Palari>, dikunjungi tanggal 15 Mei 2020.

Nama palari juga sering digunakan untuk menyebut perahu-perahu tertentu dari jenis *padewakang* dan jenis perahu yang khusus diperuntukkan melayani raja.<sup>347</sup> Perahu palari dan sejenisnya biasanya digunakan dalam pelayaran laut dalam, yang biasanya juga dilengkapi dengan dua sayap atau cadik. Perahu memiliki bentuk badan lurus pada sisi kanan dan kirinya, dilengkapi dengan dua penahan dan bisa juga tiga, tetapi yang ketiga ditempatkan di tengah agak ke belakang.



**Gambar. 11.** Perahu Palari tahun 1923 – 1925

Sumber : Koleksi Tropenmuseum,  
Stichting Nationaal Museum  
van Werelculturen,  
Amsterdam.

---

<sup>347</sup>Christiaan Nooteboom, *De Boomstamkano in Indonesie*, Rotterdam: Nv. Boekhandel en Drukkerij, , 1932, hlm. 113

Sumber kolonial menyebutkan bahwa ada dua jenis perahu palari yaitu sebagai kapal dagang dan sebagai kapal pesiar. Palari sebagai kapal dagang mempunyai tipe seperti perahu *paduwakang* yang dilengkapi atau dipasang tiga tiang atau *tripod* untuk ukuran yang terbesar, dan yang lebih kecil dengan dua tiang serta yang lebih kecil atau terkecil dengan satu tiang. Perahu ini juga dilengkapi dengan kabin atau ruangan beratap yang menutup sebagian atau sebagian besar tengah kapal. Palari sebagai perahu atau kapal pesiar memiliki dua tiang, dengan kabin yang diperindah dengan hiasan mahkota di atasnya dan ukir-ukiran kayu. Perahu ini juga bisa digerakkan atau dijalankan dengan dayung sebanyak delapan atau 12 dayung, yang jika kondisi perariran tenang bisa melaju dengan cepat.<sup>348</sup>

Perahu palari memiliki bentuk konstruksi lama hampir sama dengan prau patorani, meskipun pada buritannya berukuran lebih rendah. Bagian lambung disusun dari papan-papan dari buritan sampai ke haluan, dan pada sambungan terdapat lekukan-lekukan seperti sabuk dipasang pada kerangka perahu. Secara teknis hal ini merupakan titik-titik lemah pada lambung perahu.<sup>349</sup>

Perahu palari merupakan embrio dari perahu *pinisi*, yaitu dapat diketahui dari bentuk lambung dan layarnya. Pembuatnya adalah Ara dan Lemo-lemo pada tahun 1906, yang membangun perahu pinisi pertama untuk seorang kapten yang bernama Bira. Hanya saja tiang layarnya adalah satu, sehingga disebut sebagai *pinisi* satu tiang.<sup>350</sup>

---

<sup>348</sup>D.G. Stibbe en C. Spat, *ENI*, vol. V, 118

<sup>349</sup>Clifford W. Hawkins, *Praus of Indonesia* (London: Nautical Books, 1982), hlm, 53

<sup>350</sup>Horst Liebner, "2016 Gambar Dan Tabel Perahu MSI short3" dalam [https:// www. Academia .edu/29803277/](https://www.Academia.edu/29803277/)

## 7. Patorani

Jenis perahu patorani pada awalnya adalah termasuk jenis perahu nelayan untuk menangkap ikan. Kata patorani berasal dari kata *torani* yang berarti ikan terbang, sehingga patorani adalah perahu untuk menangkap ikan terbang.<sup>351</sup> Patorani dalam perkembangannya digunakan sebagai alat transportasi khususnya dalam dunia perdagangan.

Sumber lain menyebutkan bahwa patorani berasal dari kata “*torani*”, yaitu nama jenis ikan tertentu yang biasa ditangkap nelayan dari Kecamatan Galesong, Kabupaten Takalar, Sulawesi Selatan. Ikan *torani* disebut juga dengan nama ikan tuing-tuing atau ikan terbang. Kata *torani* mendapat tambahan awalan *pa* yang artinya “orang yang”, sehingga patorani berarti “orang yang pergi menangkap ikan torani atau ikan terbang”.<sup>352</sup> Hal itu bisa dimengerti karena dalam masyarakat Galesong di Sulawesi Selatan, perahu *patorani* pada umumnya digunakan untuk pelayaran penangkapan ikan terbang yang mereka menyebutnya sebagai ikan *tuing-tuing*<sup>353</sup>, disamping telur-telur mereka. Telur-

---

2016\_Gambar\_Dan\_Tabel\_Perahu\_MSI\_short3\_pdf Diakses tanggal 2 September 2019.

<sup>351</sup>Liebner, Horst H. “Perahu-Perahu Tradisional Nusantara: Suatu Tinjauan Perkapalan dan Pelayaran” dalam <https://www.academia.edu/7780936/>, diakses tanggal 2 September 2019. *Perahu-Perahu Tradisional Nusantara. Jakarta:....., 2002, hlm. Diakses tanggal 2 September 2019.*

<sup>352</sup>Anwar Salam, “Nilai-nilai Islam dalam Tradisi Patorani di Kec.Galut Kabupaten Takalar” (Ujung Pandang: Skripsi Fakultas Adab IAIN Alauddin, 1995), h. 37.

<sup>353</sup>Riskayanti, *Tradisi Patorani di Desa Palakakkang Kecamatan Galesong, Kabupaten Takalar*, (skripsi), Fakultas Adab dan Humaniora UIN Alauddin Makasar, 2018, hlm. 13

telurnya menjadi buruan utama karena harganya yang jauh lebih tinggi daripada ikan terbangnya sendiri.<sup>354</sup>

Perahu patorani memiliki ukuran yang relatif kecil dengan ukuran panjang sekitar 9 meter, dan modelnya sangat mirip dengan perahu palari kuno. Perahu ini pada bagian permukaannya halus dan dicat dengan warna putih, rusuk atau kerangka juga berwarna. Pada bagian atas terdapat tali yang memanjang sepanjang lambung bagian bawah sampai bagian tengah yang terendam air. Mungkin karena terpengaruh oleh jenis perahu asing meskipun mempertahankan keasliannya tetapi menunjukkan tambahan akan keindahannya. Dengan berbagai asesori dan perlengkapannya, ruang untuk kabin menjadi kurang luas. Kabin berkerangka bambu belah dengan atap yang memanjang, sebagai ruangan khusus untuk berteduh bagi awak kapal, tetapi lebih khusus lagi bagi juru mudi. Dengan digunakan atau dipasangnya tiga tiang bambu, menunjukkan bahwa perahu itu merupakan model dari perahu kuno. Tiang perahu yang utama bisa mencapai ketinggian 9 meter sehingga pada tiang itu ditambahkan ikatan-ikatan rotan dengan jarak tertentu agar awak perahu lebih mudah untuk bisa memanjat menaikinya. Layar asli tempo dulu dibuat dari anyaman daun kelapa atau bambu, tetapi sekarang sudah digantikan dengan bahan kain. Bentuknya sangat tergantung dari posisi tiang layar yang dipasang, tetapi justru menunjukkan keunikan estetikanya.<sup>355</sup> Tiang layar yang lain biasanya sangat pendek layaknya sebatang tongkat yang tidak terlihat dari kejauhan.

---

<sup>354</sup>Nur Alam Saleh, *Perilaku Bahari Nelayan Makassar* (Makassar: Macca, 2012), h. 52.

<sup>355</sup>Clifford W. Hawkins, *Praus of Indonesia* (London: Nautical Books), hlm. 45



**Gambar. 12.** Perahu Pataroni membawa perangkap untuk menangkap ikan terbang

Sumber : Adrian Horridge, *The Prahau, Traditional Sailing Boat of Indonesia*, Singapore: Oxford University Press, 1985, hlm. 17



**Gambar. 13.** Perahu penangkap ikan Pataroni pelabuhan Pasar Ikan Ujung Pandang

Sumber : Clifford W. Hawkins, *Praus of Indonesia*, London: Nautical Books, 1982, hlm.48

## 8. Padewakang

Padewakang adalah perahu khas Bugis yang digunakan sebagai kapal dagang dengan ukuran relatif besar dan sudah eksis beberapa abad, serta biasanya digunakan untuk pelayaran jarak jauh. Perahu ini diduga berasal dari Pulau Padewakang. Catatan Belanda tahun 1735 diketahui bahwa surat-surat pejabat VOC di Sulawesi yang dikirim ke Batavia tertulis berasal dari Paduakkang.<sup>356</sup> Perahu Padewakang tidak terjadi perubahan yang

---

<sup>356</sup>Nationaal Archief Nederland, 1.04.02.8207: 13, dalam <https://id.wikipedia.org/wiki/Padewakang>, dikunjungi tanggal 3 Mei 2020.

berarti dari bentuk asli yang pernah ada sampai akhir abad XIX. Padewakang termasuk tipe perahu Sulawesi Selatan yang paling khas dalam kehidupan pelayaran pribumi, dalam bentuk maupun namanya.

Perahu Padewakang memiliki ciri khas pada tiang layar yang dimiliki sebanyak dua buah dan kadang-kadang ada yang tiga. Salah satu tiang layar itu dipasang di bagian belakang perahu. Pemasangan dua tiang berdiri tegak segaris, tegak lurus dengan sumbu *longitudinal* perahu, dan disatukan atau dihubungkan di bagian atasnya dengan kap kayu yang dalam posisi tersandar dan melengkung dalam bentuk memanjang, serta dengan lubang atau cakram untuk perangkat layar.<sup>357</sup> Layar Padewakang terbuat dari bambu yang diikatkan pada bilah kayu, sedangkan bentuk layar adalah persegi panjang, berbeda dengan layar-layar perahu yang dipergunakan oleh perahu-perahu pribumi Nusantara yang pada umumnya yaitu berbentuk trapesium.

Perahu Padewakang pada bagian belakangnya terdapat kabin yang berada dalam perahu, dan terkadang kabin yang lebih besar ditempatkan pada bagian tengah kapal. Pada Padewakang besar terdapat kabin yang luas di bagian belakang dek selebar perahu. Di bagian belakang ditutup dengan cermin atau kaca datar berbentuk persegiempat. Dek di atas kabin menonjol dari belakang, yaitu dari jendela di atas pintu dan berakhir di buritan. Kargo atau barang-barang bawaan seluruhnya disimpan di bawah dek dan ditutup dengan papan. Hiasan biasanya berupa ukiran atau lukisan pada jendela di atas pintu, pagar dan tempat menjemur pakaian, sedangkan pada punggung kapal dihiasi seikat tali berwarna atau ijuk.<sup>358</sup> Perahu ini memiliki ciri khusus yaitu apabila ada tanda

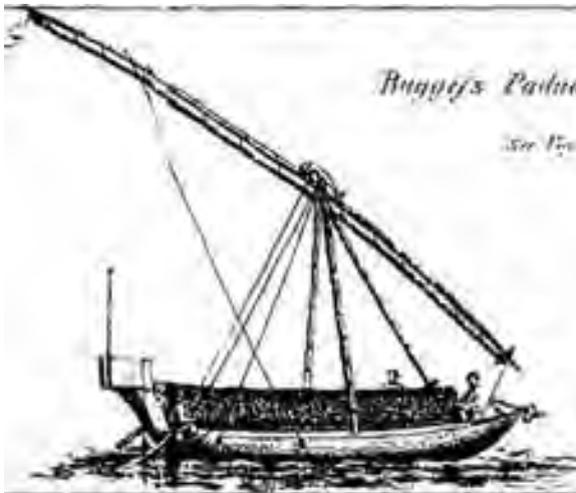
---

<sup>357</sup>D.G. Stibbe en C. Spat, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, (ENI), vol. V, "s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1927, hlm. 117

<sup>358</sup>D.G. Stibbe en C. Spat, *ENI*, vol. V, 118

garis merah membujur di atas layar, hal itu menunjukkan bahwa Padewakang itu milik kerajaan.<sup>359</sup>

Menurut penilaian pelaut Belanda, perahu Padewakang dari segi teknis dianggap jenis kapal yang kurang baik, karena ketika menyusuri atau menghadapi gelombang goyangan atau hentakan naik turun sangat keras atau dalam, sehingga bagian depan perahu kadang-kadang terendam air cukup dalam, atau sisa yang terapung tinggal sedikit. Kapal Padewakang memiliki superstruktur terlalu tinggi, sehingga ketika berlayar normal terlalu banyak bagian atas kapal yang mengapung. Pada umumnya panjang Padewakang sekitar 20 meter dan lebarnya sekitar 4 meter.



**Gambar. 14.** Lukisan Perahu Padewakang Tahu 1792

Sumber : *A voyage from Calcutta to the Mergui archipelago Fleuron*, London: J. Robson, 1792, dalam [https://lib.cam.ac.uk/static/ornament\\_images/104410050001780\\_1.png](https://lib.cam.ac.uk/static/ornament_images/104410050001780_1.png), dikunjungi tanggal 8 Mei 2020.

---

<sup>359</sup>D.G. Stibbe en C. Spat , *ENI*, vol. V, 118

Bangsa Barat sangat kagum atas Padewakang yang dalam perjalanan sejarah berabad-abad lamanya telah digunakan oleh orang-orang suku Bugis dan Makasar, terlepas dari kekurangan atau kelemahannya dari sisi teknis. Perahu Padekawang telah digunakan untuk mengarungi lautan di wilayah Nusantara, menjelajah secara periodik mengikuti angin musim dari Papua Nugini sampai Sumatra Barat dan sebaliknya. Para pelaut Bugis dan Makasar menggunakan Padewakang untuk berlayar menuju pantai Barat Daya Australia dalam usaha mencari teripang.<sup>360</sup> Perahu jenis Paduwakang juga banyak digunakan oleh para pelaut di pulau-pulau sebelah timur Madura. Perahu Padewakang dikembangkan (berevolusi) menjadi perahu Pinisi. Dengan kata lain Padewakang adalah pendahulu dari perahu Pinisi.<sup>361</sup>

Bagi orang-orang Bugis dan Makasar, dalam bentuk dan nama perahu layar mereka, khususnya Padewakang, dan berbagai tradisi yang menyertainya baik dalam proses pembuatan dan penggunaannya, menempati posisi yang khusus dalam bidang pelayaran dan pembuatannya, serta secara kultural juga merupakan kebanggaan suku Bugis dan Makasar.<sup>362</sup>

---

<sup>360</sup> D.G. Stibbe en C. Spat, *ENI*, vol. V, 119

<sup>361</sup> Menengok Perahu Padewakang Bulukumba, dalam <https://www.tagar.id/menengok-perahu-padewakang-bulukumba>, dikunjungi tanggal 4 Juni 2020.

<sup>362</sup> D.G. Stibbe en C. Spat, *ENI*, vol. V, hlm. 119.



**Gambar. 15.** Perahu Padewakang di Makasar

Sumber : Tropenmuseum, Collectie  
Stichting Nationaal Museum  
van Wereldculturen

Berdasarkan uraian di atas dapat dinyatakan bahwa orang-orang Bugis dan Makasar, dalam bentuk dan nama perahu layar mereka, dan bagian-bagian daripadanya, menempati posisi yang mandiri (khusus) terbukti dari budayanya sendiri dalam bidang pelayaran dan bidang pembangunan perahu, tetapi juga kebanggaan mereka pada budaya itu.<sup>363</sup>

#### 9. Lambo

Perahu lambo merupakan modifikasi perahu *pajala*, yaitu dengan penambahan anjungan pada bagian depan dan belakang pada lambung. Perahu lambo memiliki lambung mirip lambung perahu *palari* tahun 1930an, yang beratnya bisa mencapai 20 ton

---

<sup>363</sup>D.G. Stibbe en C. Spat , *ENI*, vol. V , hlm. 119.

lebih. Perahu lambo pada bagian belakang dan depan geladak terdapat kabin atau rumah kecil.<sup>364</sup>

Perahu yang banyak digunakan oleh orang-orang Bugis terutama pada zaman kolonial Belanda sesungguhnya dibuat oleh orang Buton di kepulauan Buton, Sulawesi Tenggara. Masyarakat Buton membedakan perahu *lambo* menjadi dua varian yaitu *kabangu* dan *nade*.<sup>365</sup> Perahu *kabangu* mempunyai tiang layar yang berdiri tegak, ditempatkan di bagian tengah-depan dan tengah belakang perahu. Pemasangan rig (sistem layar) di bagian depan dan belakang lambung perahu, sedangkan lambungnya mengadopsi lambung pajala. Lambung perahu-perahu dagang yang ukurannya relatif besar, sebutan untuk lambung perahunya adalah *pajala*.

Posisi layar berada di depan dan di belakang atap perahu dan berbentuk segitiga piramida. Sebagai penanda layar adalah kayu atau bambu yang terpasang melintang pada posisi 2/3 tiang layar utama. Untuk memasang dan mengendalikan layar membutuhkan tenaga yang cukup besar sehingga tidak bisa dilakukan oleh satu orang saja. Oleh karena itu awak jenis perahu ini berjumlah sekitar 5–10 orang.<sup>366</sup> Layar utama dilengkapi dengan layar bantu yang diletakkan di bagian depan perahu, yang berfungsi sebagai pengendali gerak haluan perahu. Perahu terdapat kemudi yang disebut dengan istilah *uli*, yang dipasang di bagian belakang perahu. Jenis kedua adalah *nade*, yang perbedaan

---

<sup>364</sup>Adrian Horridge, *The Prah, Traditional Sailing Boat of Indonesia* (Singapore: Oxford University Press, 1985), hlm 15.

<sup>365</sup>Tasrifin Tahara dan Rismawidawati, “Dinamika Pelayaran dan Perubahan Perahu Lambo dalam Kebudayaan Maritim Orang Buton”, dalam jurnal *Pangadereng*, Vol. 4, No. 2, Desember 2020, hlm. 274-275; Lihat juga, “Lambo, warisan utama kebudayaan maritim orang Buton” dalam <https://www.butonmagz.id/2019/02/lambo-warisan-utama-kebudayaan-maritim.html>, dikunjungi tanggal 12 Juli 2020

<sup>366</sup>Tasrifin Tahara dan Rismawidawati, *Ibid.*

utamanya dengan *kabangu* adalah bahwa tiang utamanya hanya satu dengan posisi lebih dekat dengan haluan atau ujung perahu bagian depan. Perahu *nade* ukuran layarnya yang berbentuk segitiga adalah lebih besar dan lebih lebar di bagian bawahnya. Dengan bentuk layar yang sedemikian itu maka pengendaliannya relatif lebih mudah.



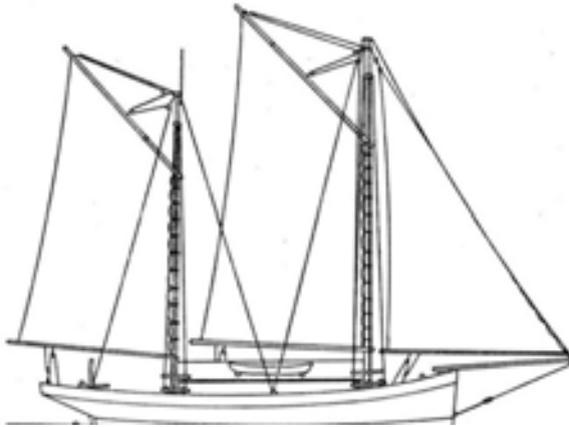
**Gambar. 16.** Foto Perahu Lambo tiang satu.

Sumber : Adrian Horridge, *The Prahau, Traditional Sailing Boat of Indonesia*, Singapore: Oxford University Press, 1985, hlm.17

Kata *kabangu* mengacu pada bentuk layarnya yang sengaja dipasang berdiri tegak. Dua layar utama yang disebut dengan istilah *kokombu* di pasang di bagian tengah separuh perahu bagian depan, sedangkan yang kedua, dengan nama *wana*, dipasang dibagian

tengah separuh panjang perahu bagian belakang. *Bangka nade* layarnya tidak dipasang dengan posisi tegak lurus akan tetapi sedikit miring ke belakang dengan sedikit merapat ke tiang layar utama. Oleh karena itulah *bangka kabangu* lebih jelas kelihatan dari kejauhan..

Perahu *lambo* sejak perencanaannya ditujukan untuk membangun jenis perahu dagang. Dalam bahasa Buton kata perahu dagang disebut dengan istilah *bangka*, sehingga perahu dagang *kabangu* juga disebut sebagai *bangka kabangu* dan perahu dagang *nade* dengan sebutan *bangka nade*. Hal itu sudah terjadi pada akhir abad XIX, yang merupakan perahu Indonesia dengan mengadaptasi rancang bangun kapal Barat.<sup>367</sup> Para ahli tidak dapat menemukan asal usul dilihat dari aspek etimologi dari perahu tersebut secara pasti.



**Gambar. 17.** Gambar sket Lambo bertiang dua

Sumber : [https://id.wikipedia.org/wiki/Berkas:Lambo\\_Hati\\_Dahalia\\_samping.png](https://id.wikipedia.org/wiki/Berkas:Lambo_Hati_Dahalia_samping.png), diunduh tanggal 28 Juni 2020.

---

<sup>367</sup>Adrian Horridge, *The Prah, Traditional Sailing Boat of Indonesia* (Singapore: Oxford University Press, 1985), hlm. 125.

Menurut Horridge, bahwa *lambo* adalah kombinasi antara desain Barat dan metode konstruksi tradisional. *Lambo* merupakan kombinasi antara desain barat dan metode konstruksi tradisional yang mengakibatkan beberapa kelemahan pada lambung perahu. Oleh karena itu kemampuan daya angkut barang dari *lambo* sebagai perahu dagang sangat terbatas.<sup>368</sup> Horridge menyatakan bahwa istilah *lambo* sesungguhnya digunakan untuk menyebutkan beberapa perahu sejenis, yaitu apa yang disebut dengan *bangka*, yaitu perahu dagang kecil. Kata *lambo* berasal dari kosa kata Bugis. Diperkirakan adopsi desain *lambo* yang terpengaruh kapal bangsa Barat, khususnya di Singapura, yang berarti mengadopsi kapal versi Inggris, kemungkinan terjadi pada tahun 1920. *Lambo* Buton pada dasarnya adalah versi Indonesia dari sekoci atau pemotong perdagangan barat kecil pada akhir abad XIX dan kemungkinan disalin dari desain Eropa sekitar tahun 1920an.<sup>369</sup> Ahli yang lain yaitu Hughes menyatakan bahwa munculnya perahu *lambo* sebagai akibat perubahan pelayaran para pedagang Sulawesi khususnya orang Buton yang semula hanya berlayar mengikuti angin musim (muson) berubah menjadi berlayar terus-menerus sepanjang tahun. Oleh karena itu perlu ditingkatkan kelayakan dan kemampuan perahu khususnya yang berkaitan dengan daya tahan dan daya angkut kapal.

---

<sup>368</sup>David Hughes, *The Indonesian Cargo Sailing Vessels and the Problem of Technology Choice for Sea Transport in a Developing Country: A Study of the Consequences of Perahu Motorization Policy in the Context of the Economic Regulation of Inter-Island Shipping*, PhD thesis, Department of Maritime Studies, UWIST, 1984, hlm. 79.

<sup>369</sup>Adrian Horridge, *The Prahau, Traditional Sailing Boat of Indonesia* (Singapore: Oxford University Press, 1985), hlm 66.



**Gambar. 18.** Perahu Lambo sedang dalam perbaikan

Sumber : Michael Southon, *The navel of the perahu: meaning and values in the maritime Trading economy of a Butonese village*, A thesis submitted for the degree of Master of Arts in the Department of Archaeology and Anthropology, The Faculties, Australian National University, 1994, hlm. 183.

Dengan dua tiang layar yang tegak terlihat dari kejauhan, *lambo* juga memiliki kekhasan dalam hal konstruksi, terutama bentuk lunas, haluan dan buritannya. Dengan berbagai ukurannya perahu ini memiliki bobot antara 10–40 ton, dilengkapi dengan rumah geladak (kabin) kecil yang diletakkan di depan tiang layar. Oleh karenanya jika dilihat dari luar atau kejauhan, perahu itu mempunyai kemiripan dengan kapal Barat, terutama bentuk dan jenis lambung serta garis-garis yang terbentuk pada sambungan antar papan. Akan tetapi jika diamati dari dekat akan nampak unsur tradisionalnya, terutama rangka atau gadingnya yang berbahan kayu-kayu batangan yang dihubungkan ujung-ujungnya

dengan menggunakan pasak. Papan-papan lambung kapal dipasang setelah gading atau kerangka perahu selesai dibentuk dan dikuatkan dengan pasak. Hal inilah yang membedakan dengan perahu tradisional dimana papan-papan lambung di pasang dan dibentuk sesuai dengan model atau tipe perahu yang diinginkan.<sup>370</sup> Sebagai perahu dagang *lambo* memiliki daya angkut sekitar 40 sampai 50 ton dan diawaksi oleh 5–8 orang.

## 10. Pinisi

Perahu *pinisi* adalah jenis perahu Bugis yang memiliki keunikan yang tidak ditemukan pada perahu-perahu lain sezaman di belahan dunia manapun. Perahu Pinisi memiliki keunikan terutama terletak pada proses pembuatannya, yaitu tidak dimulai dengan pembuatan rangkanya (gading) dulu, tetapi dengan terlebih dahulu membangun dan menyusun dinding kapal sesuai dengan bentuk yang diinginkan.<sup>371</sup>

Mengenai asal-usul perahu Pinisi terdapat tiga versi yang saling berbeda. Pertama, menganggap bahwa Pinisi adalah buatan bangsa Perancis dan Jerman. Pendapat ini berasal dari peneliti Barat keturunan Jerman-Perancis yang bernama Martin Perrot yang pernah bermukim di Kuala Trengganu dan menikah dengan wanita setempat. Baginda Raja Trengganu meminta kepada Martin Perrot untuk membuatkan sebuah perahu model Barat. Ia kemudian berhasil membuat perahu bertiang dua yang kemudian ternyata mirip dengan perahu Pinisi.<sup>372</sup> Versi kedua menyatakan bahwa

---

<sup>370</sup>Horridge, 1981, hlm. 125

<sup>371</sup>Perahu Pinisi Di Tanah Beru Bulukumba, dalam <https://www.Channelnewsasia.com/news/lifestyle/bugis-malay-heritage-culture-exhibition-9308398>, dikunjungi tanggal 11 Juli 2020

<sup>372</sup>“Pinisi”, dalam <https://uun-halimah.blogspot.com/2007/12/perahu-pinisi.html>, dikunjungi tanggal 23 Juni 2020.

Pinisi berasal dari cerita rakyat Luwu di Sulawesi Selatan, yang percaya bahwa perahu Pinisi dibuat oleh putera mahkota Kerajaan Luwu yang bernama Sawerigading pada abad XIV atau XVI. Versi ketiga menyebutkan bahwa Pinisi adalah sebuah nama kapal atau perahu layar yang menggunakan jenis layar sekunar dengan dua tiang dan tujuh helai layar. Simbol layar itu bermakna bahwa nenek moyang bangsa Indonesia mampu mengarungi tujuh samudera besar di dunia. Kata Pinisi dikatakan sesungguhnya berasal dari nama layar perahu tersebut. Suku Bugis dan Suku Makassar di Sulawesi Selatan disebutkan sebagai pembuat Pinisi, yang sekarang masih bisa disaksikan di Desa Bira, Kecamatan Bonto Bahari, Kabupaten Bulukumba.<sup>373</sup> Keempat adalah versi yang lebih dipercayai para ahli, dan seperti telah dijelaskan dimuka bahwa Pinisi adalah perahu khas Sulawesi Selatan, tetapi baru muncul pada awal abad XX.

Dengan demikian tidak perlu diragukan bahwa *Pinisi* merupakan jenis perahu atau kapal tradisional layar dua tiang, yang berasal dari Sulawesi Selatan, Indonesia. Perahu ini dibangun atau diciptakan oleh suku Konjo, yaitu sub-etnis Bugis-Makasar, yang tinggal di Kabupaten Bulukumba, Sulawesi Selatan. Perahu jenis ini banyak digunakan oleh orang-orang suku Bugis dan Makasar sebagai salah satu moda transportasi antar pulau, angkutan barang, dan penangkapan ikan pada zaman kolonial Belanda. Oleh karena keunikan dan keindahannya, UNESCO menetapkan seni pembuatan Pinisi sebagai *Masterpiece of Oral and Intangible Heritage of Humanity* (Karya Agung Warisan Manusia yang Lisan

---

<sup>373</sup>Aris, “Mengenal Makna Ilahiah, Dua Tiang Tujuh Layar Perahu Phinisi Bulukumba” dalam [https://panrita.news/2017/10/18/mengenal -maknailahiah-dua-tiang-tujuh-layar-perahu-phinisi-bulukumba/](https://panrita.news/2017/10/18/mengenal-maknailahiah-dua-tiang-tujuh-layar-perahu-phinisi-bulukumba/)

dan Takbenda) pada Sesi XII Komite Warisan Budaya Unik pada 7 Desember 2017.<sup>374</sup>

Kapal layar Pinisi merupakan perahu tradisional Bugis terbesar, pengganti Jung Jawa<sup>375</sup> sebagai perahu layar terbesar di Nusantara. Kapal Pinisi hanya bertiang dua, namun layar yang dipasang bisa mencapai 7 buah. Tiang yang dipasang bisa mencapai 30 kaki di atas geladak. Perahu Pinisi bisa mencapai panjang 20 sampai 35 meter dan ukuran 350 ton. Akan tetapi Pinisi yang dibangun di Bulukumba pada tahun 2011, Sulawesi Selatan mempunyai panjang 50 meter, lebar 9 meter, berat 500 ton. Terdapat dua jenis perahu pinisi dengan sedikit perbedaannya yaitu:

- a. Palari, yaitu jenis yang lebih tua tua dengan untaian melengkung dan lunas. Jenis Palari biasanya lebih kecil dari Lambo dan menggunakan kemudi dua perempat kemudi yang dipasang di sisi buritan.
- b. *Lamba* atau *Lambo*, yaitu Pinisi yang mempunyai bentuk panjang dan ramping, dengan buritan yang lurus. Pinisi jenis ini merupakan salah satu yang bertahan dalam versi bermotor (PLM), dengan menggunakan beberapa kemudi aksial mekanis, tetapi mempertahankan kemudi seperempat untuk tujuan estetika

---

<sup>374</sup>*Tempo*, 10 December 2017

<sup>375</sup>M. Godinho de Erédia, 1613é, dalam (Pierre-Yves Manguin, *The Southeast Asian trading Ship. An Historical Approach*. The Indian Ocean in Focus “ International Conferences on Indian Ocean Studies, 1979, Perth Australia, 1979. hlm. 4; lihat juga *Horridge, Adrian (1981). The Prahau: Traditional Sailing Boat of Indonesia. Oxford University Press*, hlm. 17.



**Gambar. 19.** Kapal Pinisi di pantai Sulawesi Selatan, Tahun 1923 – 1925

Sumber : Koleksi Tropenmuseum, Stichting Nationaal Museum van Wereldculturen

Dalam naskah dan cerita tradisional *Lontara* Bugis disebutkan mengenai penggunaan Pinisi oleh orang Bugis sebagai moda transportasi, perahu layar, dan kapal perang.<sup>376</sup> Pada abad XIX, pelaut Sulawesi mulai menggabungkan anjungan *tanja* tradisional dengan anjungan depan dan belakang dari kapal-kapal Barat yang berlayar di Nusantara. Perahu Pinisi telah mengalami evolusi yaitu dari lambung dasar Padewakang dengan *rig* (sistem layar) depan dan belakang menjadi model lambungnya sendiri dengan "rig pinisi" asli. Selama masa evolusi ini, para pelaut dan pembuat kapal Indonesia mengubah beberapa fungsi kapal sekunar Barat yang asli. Oleh karena itu bisa dimengerti bahwa Pinisi Sulawesi Selatan diperkirakan baru dibangun pertama kali untuk kapten Biran oleh Ara sekitar tahun 1900.<sup>377</sup>

---

<sup>376</sup>Nazarudin Zainun, *Antropologi Dan Sejarah Dalam Kearifan Tempatan* (Pulau Pinang: USM Press, 2015), hlm. 89.

<sup>377</sup>Horridge, Adrian, *The Prah: Traditional Sailing Boat of Indonesia*, hlm. 29.



**Gambar. 20.** Salah satu *pinisi* termodern

Sumber : Adrian Horridge, *The Prahau, Traditional Sailing Boat of Indonesia*, Singapore: Oxford University Press, 1985, hlm.19

## 11. Binta

Binta merupakan jenis perahu tradisional Bugis sebagai perahu bagi bajak laut. Perahu-perahu bajak laut yang sering beroperasi melakukan aktivitas perompakan di Nusantara pada zaman VOC adalah, *balor*, *penjajap*, *lancang*, *gagap*, *gait*, dan *binta*.<sup>378</sup> Khusus mengenai *binta* atau *bintak* atau *bintas* adalah perahu Bugis kuno dengan ukuran besar dan yang digunakan untuk melakukan kegiatan perompakan atau bajak laut. Binta bentuknya mirip dengan perahu *paduwakang*, yaitu dengan tiang penyangga atau tiang layar serta membawa 30 sampai 50 awak kapal atau lebih banyak lagi. Binta juga dilengkapi dengan dua kabin atau

---

<sup>378</sup>Hoge regering, “Instructie voor de prauw-schippers en hun opzichters”, ANRI No. 4352; Leupe, “Bijdrage” 98.

rumah kecil yang letaknya di bagian belakang dan tengah lambung kapal. Pada sisi kanan dan kiri bagian dalam lambung disediakan tempat untuk para pengayuh atau pendayung sebanyak dua deret bagian bawah dan atas, yang jumlahnya secara keseluruhan sebanyak dua puluh empat tempat duduk. Di bagian depan terdapat sandaran berbahan kayu utuh dan keras untuk melindungi dari terjangan peluru. Perlengkapan lainnya adalah senjata yang antara lain terdiri dari meriam ringan sebanyak satu atau dua buah dan di letakkan dibelakang sandaran. Biasanya perahu perompak juga banyak dihiasi dengan kayu-kayu berukir.<sup>379</sup> *Tropenmuseum Amsterdam* memiliki koleksi model perahu *binta* yang merupakan perahu bajak laut Bugis maupun yang bukan perahu bajak laut, tetapi perahu raja terakhir Goa. Perahu *Binta* milik raja Goa terakhir itu konon dibuat dengan mencontoh perahu bajak laut yang sudah ada sebelumnya.



**Gambar. 21.** Foto model perahu *binta* milik raja Goa terakhir

Sumber : Koleksi Stichting Nationaal  
Museum van Wereldculturen,  
Troopenmuseum

---

<sup>379</sup>ENI, V, hlm. 111

Sumber lain menggambarkan perahu bajak laut Binta lebih perkasa dan kuat dari daya angkut maupun persenjataannya. Perahu bajak laut Bugis itu dilengkapi dengan tiga lapis deretan tempat mendayung yang tersusun dari bawah ke atas satu sama lain, yang dipasang pada balok kayu yang sekaligus sebagai pembatas yang disebut dengan istilah *ampilang*. Bagian belakangnya dipasang sepotong besi seberat 6 sampai 12 pon yang berlubang untuk meletakkan senapan. Sementara persenjataannya terdiri dari meriam putar kaliber besar (*draaibassen*), meriam kecil atau *lela*, senjata atau alat pelempar dan senjata tajam. Binta mampu mengangkut 200 orang termasuk awaknya dengan senjata yang relatif lengkap. Sementara perahu Bugis lainnya hanya mampu mengangkut maksimal 40 orang termasuk awaknya.<sup>380</sup> Penjelasan perahu perompak seperti ini nampaknya lebih sesuai untuk menggambarkan jenis perahu perompak Ilanun dari Mindanau yaitu perahu *Banguingui* dan *Iranun*.

Dalam artikel berjudul “Eastern Dirmes” yang dipublikasikan dalam jurnal *Cultureel Indie*, vol. 1, 1939, Nootboom menyebut dan menjelaskan adanya perahu dengan dua deret pengayuh di perairan Indonesia pada pertengahan abad XIX. Ia memperkirakan bahwa perahu itu adalah perahu perompak yaitu *bintak* atau *binta*. Nootboom juga menunjukkan penulis lain yang bernama Mattes yang memberikan gambaran perahu perompak Bugis yaitu Binta. Ia juga menunjukkan adanya model perahu dagang biasa khas Sulawesi Selatan, yang dilengkapi dengan dua deret tempat mengayuh (bawah dan atas). Deretan tempat

---

<sup>380</sup>Tijdschrift voor Nederlandsch – Indie (TNI), 16<sup>de</sup> jaargang, vol II, Zalt-Bommel, Joh. Noman en Zoon, 1854, hlm. 364-365.

mengayuh bagian atas terdiri dari 5 (lima) pengayuh, sedangkan bagian bawah terdiri dari 6 (enam) pengayuh.<sup>381</sup>

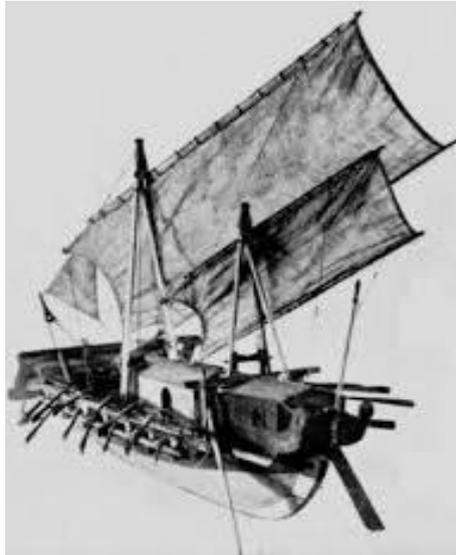


**Gambar. 22.** Perahu Bajak Laut, “Binta”

Sumber : <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00253359.1949.10657566?journalCode=rmir20>, dikunjungi tanggal 17 Mei 2020

---

<sup>381</sup>C. Nootboom, “Eastern Diremes” , dalam Koninklijke Vereeniging "Koloniaal Instituut" (Netherlands); Koninklijk Indisch Instituut te Amsterdam, Cultureel Indie, Vol. 1, 1939, Leide: E.J. Brill, hlm. 272, <https://www.Tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00253359.1949.10657566?journalCode=rmir20>, dikunjungi tanggal 17 Mei 2020



**Gambar. 23.** Perahu Dagang “Binta”

Sumber : <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00253359.1949.10657566?journalCode=rmir20>, dikunjungi tanggal 17 Mei 2020

Dari uraian dan gambar-gambar mengenai perahu Bugis yaitu Binta dapat ditarik benang merah atau saling hubungan di antara empat jenis perahu tersebut. Pertama, bahwa aktivitas perompak orang-orang Bugis tertentu sudah ada pada zaman kerajaan Goa terakhir. Mengenai raja Goa terakhir tersebut, bisa diperkirakan raja yang memerintah sebelum tahun 1930an, karena pada model perahu raja Goa itu tertulis angka tahun “*before 1931*”. Perahu bajak laut Bugis memang ada pada masa sebelumnya, paling tidak pada abad XIX. Mengenai kemiripan antara perahu dagang Binta dan perahu bajak laut dengan nama yang sama, hal itu menunjukkan bahwa perahu bajak laut itu kemungkinan merupakan hasil modifikasi dari perahu dagang.

Identitas bajak laut yang diketahui masyarakat awam, seperti bendera berwarna hitam, tutup mata dan lain sebagainya tidak dapat bertahan lama atau tidak terawatkan dalam perekaman data arkeologi. Untuk memulai mempelajari tentang arkeologi bajak laut atau yang dikenal dengan istilah *the archaeology of piracy* kita harus berkolaborasi dengan data kesejarahan. Penggunaan data sejarah seperti dokumen catatan-catatan, arsip pelabuhan, dan berita asing dapat membantu dalam penelusuran akan kapal-kapal bajak laut.

Salah satu contoh adalah situs kapal the Queen Anne's Revenge milik kapten bajak laut Edward Teach atau yang lebih dikenal dengan nama Blackbeard yang ditemukan di perairan Carolina, Amerika Serikat. Kapal bajak laut ini ditemukan dengan kajian kesejarahan dan dari analisis temuan pada kapal tersebut. Stanley South sebagai salah satu pelopor dan bapak arkeologi kesejarahan memiliki cara tersendiri dalam mengklasifikasikan jenis temuan pada sebuah situs arkeologi. Dia memisahkan artefak yang memiliki kategori fungsi dari data arkeologi untuk mengetahui perilaku utama budayanya. Para arkeolog yang mempelajari situs kapal bajak laut telah mengadopsi metode tersebut. Dalam situs kapal bajak laut mereka dapat mengidentifikasi kapal bajak laut adalah jika ditemukan banyak senjata dan barang komoditas internasional yang bervariasi atau acak. Bukti arkeologi menunjukkan bahwa kapal bajak laut ditemukan lebih banyak variasi senjata yang berbeda-beda dari model dan pabrik pembuatnya dibandingkan dengan jenis kapal lainnya, dan barang-barang yang terdapat di dalam kapal bervariasi cenderung acak karena didapatkan dari hasil penjarahan yang didapatkan dari berbagai kapal.<sup>382</sup>

---

<sup>382</sup>Campbell, Peter. 2014. *The Archaeology of Piracy. Shipwrecks and Submerged Worlds*. England: University of Southampton.

## **BAB V**

### **MIGRASI DAN DIASPORA BUGIS**

#### **A. Migrasi**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia pengertian diaspora adalah masa tercerai-berainya suatu bangsa yang tersebar diberbagai penjuru dunia dan bangsa tersebut tidak memiliki negara, misalnya bangsa Yahudi sebelum negara Israel berdiri pada tahun 1948.<sup>383</sup> Pengertian semacam itu masih bersifat sangat umum atau universal. Pengertian yang lebih spesifik dapat dipinjam dari Shefer yang menjelaskan bahwa diaspora etnis minoritas migran pendatang yang bertempat tinggal menetap di negara tertentu, tetapi masih tetap mempertahankan hubungan sentimental dan material yang kuat dengan tanah air atau negara tempat asal mereka.<sup>384</sup> Sementara ahli yang lain yaitu Jana Evans Braziel menjelaskan adanya kaitan yang erat antara diaspora dan migrasi. Diaspora berkaitan dengan pola-pola migrasi yang merupakan pergerakan individu atau kelompok dari negeri asal menyeberang ke suatu bangsa atau wilayah perbatasan ke tempat negeri penerima baru dengan berbagai macam alasan, misalnya sukarela karena keuntungan ekonomi sebagai pekerja, pendidikan, dan migrasi wajib karena alasan sebagai konsekuensi selepas perang sipil, rasial, pertentangan etnik, pertikaian agama, diktator penguasa dan kekerasan negara, pertikaian politik, dan akibat-akibat lain dari

---

<sup>383</sup>Pusat Pembinaan Pengembangan Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Jakarta: Balai Pustaka. 2001).

<sup>384</sup>Sheffer, dalam M. Imam Santoso, *Diaspora: Globalisasi, Keamanan dan Keimigrasian* (Bandung: Pustaka Reka Cipta, 1951), hlm.3

tindak kekerasan.<sup>385</sup> Dengan kata lain diaspora adalah suatu kelompok etnis atau bangsa yang meninggalkan tanah airnya karena adanya kekerasan atau hal lainnya dan akhirnya menetap di negara lain. Di negara baru itu mereka tetap memelihara identitas kolektif mereka (bahasa, agama, budaya) dalam organisasi masyarakat.

Fenomena diaspora dan migrasi banyak terjadi dalam perjalanan sejarah bangsa-bangsa di dunia, termasuk Indonesia<sup>386</sup> dan yang paling menonjol adalah diaspora etnis Bugis di Sulawesi Selatan ke berbagai pulau di Nusantara sejak abad XVII. Bahkan bisa dikatakan di mana ada kawasan pesisir dan pantai tempat tambatan perahu, maka di situ terlihat adanya kelompok orang Bugis. Hal itu sesuai dengan pepatah atau ungkapan Bugis yang berbunyi “*Kegisi Monro Sore LopiE, Kositu Tomallabu Sengereng*”*Di Mana Perahu Terdampar, Di Sanalah Kehidupan Ditegakkan.*<sup>387</sup> Ungkapan tersebut merupakan salah satu semboyan atau bahkan filosofi orang-orang Bugis dalam berpetualang dan berlayar mengarungi samudera dalam mencari daratan atau pulau baru untuk membangun kehidupan baru. Mereka berkembang menjadi perantau yang ulung dan menyebar luas di berbagai daerah dan pulau di Nusantara dan beberapa negeri di kawasan Asia Tenggara, dan bahkan sampai ke Australia Utara dan

---

<sup>385</sup>Jana Evans Braziel, dalam Imam Santoso, *Diaspora: Globalisasi, Kemanan dan Keimigrasian*, hlm.18.

<sup>386</sup>Singgih Tri Sulistiyono, “Diaspora dan Proses Formasi „Keindonesiaan“: Sebuah Pengantar Diskusi” (Makalah dipresentasikan pada Konferensi Nasional Sejarah IX, Jakarta, 5 – 7 Juli 2011), hlm.8; lihat juga Jana Evans Braziel & Anita Mannur, “Nation, Migration and Globalization: Point of Contention in Diaspora Studies”, dalam Jana Evans Braziel & Anita Mannur (ed), *Theorizing Diaspora* (Germany: Blackwell Publishing, 2003), hlm.1.

<sup>387</sup>Andi Ima Kesuma, *Migrasi dan Orang Bugis* (Yogyakarta: Ombak, 2004).

Afrika Selatan.<sup>388</sup> Di wilayah Nusantara mereka berdiaspora di berbagai daerah antara lain ke Sumbawa, Lombok, Bali, Jawa, Sumatera, Borneo, dan Semenanjung Tanah Melayu.<sup>389</sup>

Menurut Matuladda bahwa sebelum kedatangan bangsa Barat di Sulawesi Selatan yaitu Portugis dan Belanda, orang-orang etnis Bugis dan Makasar sudah mempunyai mata pencarian sebagai pelaut, pedagang, dan nelayan disamping bertani dan berkebun. Mereka memiliki wilayah pertanian pada tanah-tanah subur yang menjadi lumbung padi di Sulawesi Selatan. Daerah-daerah subur itu antara lain Sidenreng, Penrang, dan Wajo.<sup>390</sup> Masyarakat Bugis sudah memeluk agama Islam sejak awal abad XVII, tetapi masih banyak berbagai tradisi atau upacara pra-Islam yang menyertai pekerjaan bertani mereka. Sebagai contoh adalah penyelenggaraan upacara ketika petani mulai turun atau menggarap sawah, larangan menurunkan padi dari tempat penyimpanan pada waktu malam. Pelanggaran terhadap larangan semacam itu dan larangan-

---

<sup>388</sup>Gene Ammarell, (1999). *Bugis Navigation*. New Haven, Connecticut: Yale University Southeast Asia Studies; Abdul Rahman Patji. (2009). "Makassar Nama Kolektif: Masyarakat Migran Sulawesi Selatan di Alor Kecil, Kabupaten Alor, Nusa Tenggara Timur" dalam *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, 11 (2); I Putu Gde Suwitha. (2010). "Masyarakat Islam Keturunan Bugis di Bali Selatan; Diaspora dalam Perbandingan". Laporan Penelitian Universitas Udayana

<sup>389</sup>Christian Pelras, *The Bugis* (Oxford: Blackwell Publishers, 1996), hlm. 132.

<sup>390</sup>Matuladda, *The establishment of Barisan Perjuangan (the Independence Partisan Troops) in South Sulawesi during the physical revolution in 1945-1950* ( Jakarta : Panitia Nasional Peringatan Hari Proklamasi Kemerdekaan ke-50 RI : Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia etc., 1995), hlm. 59.

<sup>390</sup>Matuladda, *The establishment*, 1995, hlm. 7 – 8.

larang yang lain yang disebut dengan istilah “*pamali*” dianggap sebagai pelanggaran terhadap “*panggandereng*”.<sup>391</sup>

Masyarakat pedesaan Bugis pada umumnya mempunyai dua pekerjaan utama yaitu sebagai petani dan sebagai nelayan. Di luar itu masih ada pekerjaan sampingan yang berupa berbagai kerajinan rumah tangga atau *home industry*. Setiap kelompok tani yang tinggal di suatu desa dipimpin oleh seorang *Matoa* atau *Jennang*, yang bertugas menentukan kapan musim penggarapan sawah akan dimulai, dan memimpin perbaikan-perbaikan yang berkaitan dengan penggarapan sawah misal perbaikan irigasi.<sup>392</sup> Masyarakat Bugis yang bekerja sebagai nelayan, desa-desa mereka (desa nelayan) dimana mereka bertempat tinggal disebut dengan istilah *Pakkaja*, sedangkan jika yang penduduknya khusus memanfaatkan perahu-perahu mereka untuk mengangkut barang atau perahu barang atau kargo disebut dengan istilah *pasompe* dan *pelayar*.

Masyarakat Bugis dalam kehidupan sosial terbagi menjadi kelas-kelas atau strata sosial. Strata pertama atau yang tertinggi disebut dengan istilah *anakarung*, yang terdiri dari raja dan keluarganya serta para bangsawan. Lapisan kedua adalah *maradeka*, yang terdiri dari rakyat biasa atau kebanyakan. Ketiga adalah *ata* yaitu hamba sahaja atau budak.<sup>393</sup> Menurut Matuladda, seseorang bisa menjadi budak adalah karena keturunan, sebagai pampasan perang dan dijual kepada orang lain, dengan sengaja

---

<sup>391</sup>Matuladda, *The establishment*, 1995, hlm. 59.

<sup>392</sup>Matuladda, *The establishment*, 1995, hlm. 61.

<sup>393</sup>Tri Tarwiyani, “Nilai-Nilai Hukum Dalam Masyarakat Bugis Makasar”, dalam *Jurnal Filsafat* Vol. 22, No. 3, Desember 2012, hlm. 250 – 251.

menjual dirinya sendiri menjadi budak, tawanan, dan dijatuhi sanksi menjadi budak karena melanggar panggandereng.<sup>394</sup>

Mengenai perbudakan di Hindia-Belanda, berdasarkan *staatsblad 1875 no. 140, 287* perbudakan memang masih diakui keberadaannya, tetapi dengan ketentuan disamping harus terdaftar atau didaftarkan perbudakan hanya diperbolehkan melalui pewarisan. Untuk jual-beli budak diatur secara khusus sebagai suatu kekecualian. Khusus perbudakan di Sulawesi Selatan tidak terjadi secara masif dan banyak diantaranya hanya merupakan orang-orang yang menjadi pelayan atau asisten rumah tangga (*huisbedienden*). Perbudakan di wilayah itu banyak terjadi karena kelahiran (keturunan), karena hutang baik hutang yang atas namanya atau dilakukan sendiri maupun hutang karena warisan orang tua yang tidak bisa dilunasi baik oleh dirinya sendiri maupun saudara-daudaranya. Apabila pihak debitur (yang memberi hutang) menyetujui bahwa kreditur (penghutang) akan bekerja pada dirinya sebagai pelunasan hutang maka itu budak tergadai karena hutang yang dalam bahasa Belanda disebut dengan istilah *pandeling*. Akan tetapi jika pemberi hutang tidak setuju atau tidak menginginkan dan kemudian juga disetujui oleh raja setempat, maka orang tersebut yaitu penghutang bisa dijual sebagai budak. Seseorang bisa menjadi budak dengan cara menjual dirinya atau keluarganya kepada orang lain karena dalam keadaan terpaksa, misalnya kelaparan sebagai akibat bencana alam. Dalam masyarakat Bugis berlaku ketentuan dengan istilah *Pipi na-pipina, watang nawatana*, yang artinya bahwa ranting dan bagian-bagiannya (daun) adalah milik pohonnya. Artinya segala sesuatu yang dimiliki seorang budak, termasuk keluarganya, adalah milik majikannya.<sup>395</sup>

---

<sup>394</sup>Matuladda, *The establishment*, 1995, hlm. 31

<sup>395</sup>D.G. Stibbe, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, vol. I. "s-Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1919, hlm.217.

Mengenai terjadinya gelombang pengungsian dan perantauan yang kemudian menetap di berbagai tempat dimana mereka merantau (diaspora), yang pertama adalah konflik-konflik bersenjata di antara kerajaan-kerajaan Bugis dan Makasar di Sulawesi Selatan.<sup>396</sup> Konflik-konflik itu mengakibatkan ketidakstabilan politik dan keamanan dan akhirnya berimbas kepada kesulitan perekonomian masyarakat. Di antara bangsawan Bugis juga sering terjadi sengketa dalam hal pergantian tahta yang berkembang menjadi konflik perebutan tahta (suksesi). Puncaknya adalah terjadinya pertumpahan darah, perang saudara dan antar wilayah.<sup>397</sup> Kedua adalah Perang Makasar tahun 1666. Seperti diketahui bahwa munculnya Makasar sebagai kota diperkirakan pada abad XVI di bawah kepemimpinan Sultan Gowa, yang pada tahun 1545 membangun sebuah benteng di kota Makasar. Benteng itu dilingkari dengan tembok (dinding) berbahan tanah. Pada waktu itu Sultan Allaudin memperkuat lagi benteng tersebut dan diberi nama Ujung Pandang. Sementara pelabuhan dimana benteng itu juga berlokasi adalah Pelabuhan Paotere yang merupakan salah satu pelabuhan tertua di Indonesia warisan dari Kerajaan Gowa-Tallo, pada abad XIV.

Seperti telah disebutkan sebelumnya bahwa berakhirnya Perang Makasar ditandai dengan penandatanganan Perjanjian Bongaya 18 november 1667 yang dipaksakan. Tentu saja perjanjian

---

<sup>396</sup>Leonard Andaya, *Warisan Arung Palakka Sejarah Sulawesi Selatan Abad ke-17* (terjemahan Nurhady Sirimorok) (Makasar: Innawa, 2004), hlm. 4.

<sup>397</sup>Mengenai perang antara kerajaan Makasar dan Bone secara panjang lebar dapat dilihat dalam Abdul Razak Daeng Patunru, d.k.k., 1993, *Sejarah Bone*, Ujung Pandang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara; lihat juga Abdul Razak Daeng Patunru, *Sejarah Gowa*, Ujung Pandang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara; lihat juga Andi Muhammad Ali, 1986, *Bone selayang pandang*, Watampone: Depdikbud.

itu sangat merugikan bagi pihak yang kalah Perang yaitu Goa dan sekutu-sekutunya.<sup>398</sup> Berdasarkan perjanjian itu pula kota Makasar, kepulauan Buton, Timor dan Bima diserahkan dan dikuasai VOC. Kota Bone diberi kemerdekaan, tetapi benteng Ujung Pandang dirubah namanya oleh VOC menjadi benteng atau *fort* Rotterdam. Oleh karena letak benteng Rotterdam yang sangat strategis, yaitu di pelabuhan Makasar yang aman dan perairannya tenang, maka benteng Rotterdam ditetapkan sebagai pusat pemerintahan VOC di Sulawesi Selatan.

Dalam Perang Makasar Pasukan Gabungan VOC dan Arung Palakka yang ingin menguasai Makasar membakar dan meluluhlantakkan Makasar dan daerah-daerah sekitarnya. Alasan VOC membakar kota Makasar adalah untuk menguasai dan melaksanakan monopoli dagang di Makasar, karena di Makasar pada masa itu memang merupakan pusat penghasil dan perdagangan rempah-rempah, kayu, dan katun yang sangat menguntungkan. Produk khas Makasar lainnya adalah “minyak Makasar (*Makassarolie*) yang sangat terkenal, yang digunakan untuk perawatan rambut para orang-orang kaya dan tuan besar VOC. Disamping itu VOC ingin mendahului dan menyingkirkan pesaing-pesaingnya baik pedagang-pedagang Asia maupun Eropa lainnya.

Banyak ahli sejarah yang memang berpendapat bahwa terjadinya konflik politik dan bersenjata antara kerajaan Sulawesi Selatan ditambah dengan ikut campur atau intervensi Belanda VOC yang berakhir dengan jatuhnya Makassar ke tangan Belanda merupakan sebab utama terjadinya migrasi atau diaspora orang-

---

<sup>398</sup>Kesuma, *Migrasi dan Orang Bugis* (Yogyakarta: Ombak, 2004), hlm. 67.

orang Bugis dari tanah asal mereka.<sup>399</sup> Sesudah berakhirnya perang Makasar 1666, pada tahun 1670 terjadi lagi konflik bersenjata, yaitu ketika Arung Palakka (Raja Bone) menyerbu Wajo dengan alasan balas dendam terhadap kerajaan Wajo. Sebagai penyebab balas dendam adalah ketika Arung Palakka bersama VOC berperang melawan Gowa dalam perang Makasar, Raja Wajo ikut membantu Kerajaan Gowa karena di antara keduanya terdapat hubungan keluarga. Raja Bone yaitu Arung Palakka berhasil dikalahkan oleh Gowa, sehingga Palakka terpaksa melarikan diri ke Pulau Buton (Sulawesi Tenggara) Dari Buton ia berlayar ke Batavia untuk meminta bantuan VOC. Permintaan itu disetujui dengan syarat yang ditetapkan secara sepihak oleh VOC. Dengan dukungan pasukan kompeni VOC itu akhirnya Raja Bone Arung Palakka berhasil mengalahkan Wajo, dan sebagai akibatnya banyak orang-orang Bugis Wajo mengungsi dan berlanjut dengan merantau, berdiaspora ke keberbagai daerah dan pulau di luar Sulawesi Selatan.<sup>400</sup>

Selama Makassar berada di bawah kekuasaan VOC (1667-1799) aktivitas pelaut dan pedagang Bugis Makassar yang biasanya berdagang ke Singapura mengalami masa kemerosotan. Keadaan itu berubah ketika Pemerintah Belanda mengambil alih kekuasaan VOC pada tahun 1800, dan pada tahun 1847 menetapkan kebijakan bahwa pelabuhan Makasar sejak tahun 1847 sebagai “pelabuhan bebas” pada tahun 1847. Artinya sejak saat itu sistem ekonomi yang monopolistik warisan VOC dihentikan dan diganti dengan kebijakan ekonomi liberal. Selama masa VOC terjadilah ketimpangan ekonomi yang semakin melebar di antara kelompok penguasa dan yang dikuasai, dan hal itu menyebabkan

---

<sup>399</sup>Leonard Andaya, *Warisan Arung Palakka Sejarah Sulawesi Selatan Abad ke-17*, hlm.4.

<sup>400</sup><http://www.fokusbatulicin.com/2011/03/mengupas-asal-muasal-bugis-pagatan.html>, dikunjungi tanggal 23 Mei 2020.

terjadinya perpindahan penduduk ke luar daerah Sulawesi yang dalam bahasa Bugis disebut dengan istilah “mallekke” dapureng”.<sup>401</sup> Perpindahan penduduk baik dalam bentuk pengungsi, perantau atau migran Bugis ini terjadi secara massal atau berkelompok dan dipimpin oleh para kepala mereka atau bangsawan. Artinya mereka itu meninggalkan tanah airnya karena tidak bisa menerima perubahan sosial-politik yang dipaksakan baik oleh Arung palaka dan Belanda, maupun oleh para pimpinan Gowa dan Talo sendiri. Pada awalnya, meskipun tidak berhasil, mereka berusaha untuk mencari dukungan, bantuan atau persekutuan dengan suku bangsa lain di seberang lautan yang mereka datangi, antara lain Banten, Mataram, Madura, Jambi, Palembang, Aceh, Johor, dan Ayutthaya atau Siam.<sup>402</sup> Sebagai tujuannya adalah untuk merebut kembali tanah air mereka dari penjajahan. Karena tidak berhasil maka terjadilah migrasi atau bahkan diaspora di berbagai kawasan itu.

Gelombang migrasi Bugis terjadi lagi pada awal abad XX, dan hal itu berkaitan dengan ekspansi pemerintah kolonial Belanda yang telah berhasil menguasai sepenuhnya wilayah Sulawesi Selatan sampai ke daerah pedalaman pada tahun 1906. Bahkan Belanda terus memperluas wilayah kekuasaannya dengan menaklukkan Bone pada tahun 1905 dan Tanah Toraja pada tahun 1907. Sebagai reaksinya banyak penduduk pedalaman terutama petani-petani Bugis yang bermigrasi ke berbagai pulau di luar Sulawesi antara lain ke Sumatera, Kalimantan, dan Semenanjung Malaya.<sup>403</sup>

---

<sup>401</sup>Jacqueline Linneton, “Pasompe” Ugi”: Bugis Migrants and Wanderers”, dalam *Archipel*, volume.10, 1973, hlm.173

<sup>402</sup>Andi Zainal Abidin, *Capita Selecta Sejarah Sulawesi Selatan* (Ujung Pandang: Hasanuddin Universiti Press, 1999), hlm.206

<sup>403</sup>H.J. Friedericy, “De standen bij de Boeginezen en Makassaren”, *Gedenkboek van de Nederlandsche deelneming aan de*

Pemerintah kolonial Belanda pada tahun 1906 berhasil menguasai daerah-daerah pedalaman Sulawesi Selatan, terjadi diskriminasi antara bangsawan dengan penduduk biasa oleh Belanda. Oleh karena itu terjadi perlawanan dari mereka yang mempunyai prinsip sebagai orang-orang merdeka yang tidak mau dijajah oleh bangsa lain, ataupun bangsanya sendiri.. Oleh karena tidak mampu melakukan perlawanan secara fisik maka mereka meninggalkan kampung halaman di Sulawesi Selatan baik untuk mengungsi atau berlanjut dengan merantau dan berdiaspora di wilayah Nusantara lainnya dan Tanah Melayu.<sup>404</sup>

## B. Diaspora

Proses diaspora orang-orang Bugis dimulai dengan merantau yang dilanjutkan dengan membangun koloni-koloni di berbagai pulau atau daerah di luar Sulawesi Selatan menunjukkan adanya kesinambungan kultural dengan tanah air mereka. Hal itu bisa dilihat dari sisi tradisi politik pemerintahan, dan sosio ekonomi dan kultural yang dikembangkan di tanah air kedua atau tanah air barunya. Untuk lebih memahami hal itu, berikut ini beberapa kasus diaspora yang cukup penting dari orang-orang etnis Bugis pada zaman kolonial Belanda.

Pertama adalah diaspora Bugis di Johor, yaitu di Tanah Melayu atau Semenanjung Malaya. Kawasan itu merupakan tempat yang sangat penting dan strategis dalam jalur pelayaran dan

---

Internationale Koloniale, dalam *Bijdrage voor Koninklijk Instituut* (BKI), 90, Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1933, hlm. 448-450; Lihat juga Muhammad Idrus Abustam, “Gerak Penduduk Pembangunan Dan Perubahan Sosial Kasus Tiga Komunitas Padi Sawah Di Sulawesi Selatan” (Tesis Pada Program Pascasarjana IPB, 1983), hlm. 251.

<sup>404</sup>Mattulada, , “The spread of the Buginese in Southeast Asia”, in *National Seminar on Southeast Asia*, Yogyakarta, May.3-4, 1978, hal.1.

perdagangan abad XVII, dan oleh karena itu menjadi salah satu tujuan migrasi orang-orang Bugis setelah berakhirnya Perang Makasar tahun 1667, karena mereka memang mempunyai spirit sebagai pelaut dan pedagang. Seperti diketahui bahwa Johor pernah menjadi wilayah atau bagian dari kerajaan Malaka sejak tahun 1401-1511, kemudian dikuasai Portugis antara tahun 1511 dan 1641 dan dikuasai Belanda antara tahun 1641-1795. Pada waktu orang-orang Bugis datang ke Johor dan mulai bermukim di sana, di kesultanan itu sedang terjadi konflik-konflik bahkan perang suksesi di antara para bangsawan untuk memperebutkan kekuasaan.

Para perantauan Bugis yang pada waktu itu dipimpin oleh Opu Daeng Rilakka dan kelima puteranya melihat kesempatan untuk mencari pengaruh dan sekutu agar komunitas Bugisnya semakin terjamin keamanannya. Pada waktu itu terjadi konflik perebutan kekuasaan antara Raja Kecil yang ingin merebut tahta dan menyingkirkan Sultan Johor yaitu Sultan Sulaiman. Dalam konflik itu Raja Kecil berhasil menyingkirkan Sultan Sulaiman dan selanjutnya menduduki tahta Johor dengan gelar Sultan Abdul Jalil Rahmat Shah. Melihat situasi tersebut dengan cerdiknya orang-orang Bugis bergerak menolong dan membantu Sultan Sulaiman untuk merebut tahtanya kembali. Setelah berhasil Sultan Sulaiman kembali menduduki tahtanya dari tahun 1718-1760. Sebagai imbalan jasa atas dukungan dan bantuan orang-orang Bugis, maka kepada mereka Sultan Sulaiman menyerahkan kepulauan Riau kepada orang-orang Bugis. Lebih dari itu seorang pimpinan orang-orang Bugis yang bernama Daerang Marewa ditetapkan sebagai penguasa Riau yang kemudian bergelar Yamtuan Muda Riau.<sup>405</sup> Akan tetapi sejak saat itu para pemimpin Bugis dengan leluasa

---

<sup>405</sup>Agus Santosa dkk., *Perantauan Orang Bugis Pada Abad ke 18* (Jakarta: Arsip Nasional republik Indonesia, 2015), hlm. 26 ; Kesuma, *Migrasi dan Orang Bugis* (Yogyakarta: Ombak , 2004), hlm. 118.

mulai mempengaruhi dan bahkan lebih mengendalikan pemerintahan Kesultanan Johor.<sup>406</sup>

Kedua di Bali, yang juga menjadi salah satu tujuan migrasi dan diaspora Bugis dengan pertimbangan telah adanya latar belakang hubungan historis dengan kerajaan Makasar. Hal itu berkaitan dengan perjanjian yang pernah dibuat antara raja Gelgel di Bali dengan kerajaan Makasar dalam hal pertahanan. Bahkan ketika raja Gelgel yaitu I Gusti Ngurah Panji Sakti melakukan ekspedisi militer untuk menaklukkan Blambangan di Jawa Timur pada tahun 1697, orang-orang Bugis yang pada waktu itu berkoloni di Teluk Pampang Blambangan bersekutu mendukung penaklukan itu. Tempat-tempat pemukiman atau koloni orang-orang Bugis di Bali antara lain terdapat Buleleng, Jembrana dan Badung. Pemukiman atau kampung-kampung orang-orang Bugis itu yang kemudian dikenal dengan Kampung Bugis antara lain Pabean, Celukan Bawang dan Sangsit (di Buleleng), Desan Loloan, Air Kuning dan Banyubiru di Jembrana, Serangan, Tuban dan Banoa (di wilayah kerajaan Badung).<sup>407</sup>

Orang-orang Bugis yang bertempat tinggal (berdiaspora) di Bali memiliki mata pencarian utama dalam sektor perdagangan dan pelayaran. Terutama dalam hal pelayaran, perahu-perahu Bugis sering disewa raja-raja Bali khususnya Jembrana untuk melakukan aktivitas perdagangan dengan Buleleng. Disamping itu, seperti di Kesultanan Johor, orang-orang Bugis juga melibatkan diri dalam urusan politik dengan tujuan untuk menjamin keamanan dan posisi kelompok mereka melalui persahabatan dengan penguasa Bali tertentu. Sebagai contoh orang-orang Bali pernah membantu I Gusti Ngurah Pasekan ketika melakukan pemberontakan melawan

---

<sup>406</sup> Kesuma, *Migrasi dan Orang Bugis*: 2004, hlm. 117.

<sup>407</sup> I Putu Gede Suwitha, *Perahu Pinisi*, hlm. 68 – 71.

raja Jembrana I Gusti Putu Ngurah.<sup>408</sup> Sementara orang-orang Bugis di kerajaan Badung telah membentuk sebuah pasukan untuk membantu raja Badung yang berperang melawan Raja Mengwi. Sebagai penyebab konflik antara kerajaan Badung dan Mengwi adalah pada satu sisi Mengwi telah membendung *empelan* (sungai) Tukad Mambak, yang mengakibatkan keringnya sawah-sawah di wilayah kerajaan Badung. Kekeringan itu mengakibatkan kegagalan panen yang berkali-kali dan akhirnya menimbulkan bencana kelaparan. Pada sisi lain adalah terjadinya berkali-kali pelanggaran wilayah oleh orang-orang atau prajurit Badung ke wilayah Mengwi yaitu di daerah Tegal Linggah, Kerobokan, Mergaya, Abiantimbul, dan hal itu menimbulkan keresahan masyarakat setempat. Sebagai imbalan jasa kepada orang-orang Bugis, maka pimpinan mereka yaitu Puak Matua ditetapkan menjadi Syahbandar di Badung.<sup>409</sup>

Salah satu peninggalan yang menunjukkan kedatangan pertama kali orang-orang Bugis ke Pulau Bali adalah sebuah kuburan tua di kampung Bugis, Serangan, Denpasar. Di tempat itulah dimakamkan salah seorang tokoh Bugis penggerak dan pemimpin orang-orang Bugis untuk mengungsi dan akhirnya menetap di Pulau Bali pada abad XVII. Ia bersama 44 orang Bugis lainnya ia menempati Pulau Serangan. Pada batu nisan kuburan itu tertulis "Syeh Haji Mukmin Bin Hasanudin".<sup>410</sup>

Ketiga di Pagatan, adalah salah satu daerah di wilayah Kalimantan atau Borneo pada zaman kolonial Belanda yang menjadi tujuan perantauan dan diaspora suku Bugis.<sup>411</sup> Orang-

---

<sup>408</sup>I Putu Gede Suwitha, *Perahu Pinisi*, hlm. 100.

<sup>409</sup>I Putu Gede Suwitha, *Perahu Pinisi*, hlm. 106.

<sup>410</sup> Sejarah Orang Bugis di Serangan, dalam <https://bali.tribunnews.com/bali>, dikunjungi tanggal 1 Agustus 2020.

<sup>411</sup>Christian Pe Iras, *Manusia Bugis* (Jakarta: Nalar, 2006), hlm. 15.

orang Bugis yang merantau dan akhirnya menetap di Kalimantan Selatan khususnya di kawasan Pagatan disebut sebagai Bugis Pagatan. Kelompok Bugis Pagatan adalah sebuah komunitas yang mediami kawasan Pagatan di Kabupaten Tanah Bumbu, Provinsi Kalimantan Selatan sejak pertengahan abad XVIII, dan yang secara kultural diidentifikasi sebagai orang Bugis.<sup>412</sup> Meskipun mengakui jika leluhurnya berasal dari sejumlah daerah Sulawesi Selatan, tetapi mereka mengidentifikasi diri sebagai sebuah entitas tersendiri, yaitu orang Bugis Pagatan. Daerah pemukiman orang-orang Bugis itu di samping Pagatan, dijuga terdapat di wilayah pesisir yaitu di daerah Kusan, Batulicin, Cantung, Bangkalan, Sampanahan, Manunggal, Cengal, Sebamban dan Pulau Laut, yang kesemuanya disebut dengan istilah Tanah Bumbu. Di Tanah Bumbu ini orang-orang etnis Bugis paling dominan baik ditinjau dari aspek sosial budaya, ekonomi maupun politik dibanding dengan perantau lainnya yaitu orang Jawa dan Madura. Dominasi itu disebabkan oleh kelebihan mereka dibanding pendatang yang lain dalam bidang pertanian, perikanan, kelautan, perdagangan dan etos kerja yang keras.

Kedatangan migran Bugis di Pagatan itu konon dirintis oleh seorang saudagar bangsawan Bugis dari Wajo pada pertengahan abad XVIII yang bernama Puanna Dekke. Dengan seijin Sultan Banjar, Puanna Dekke dan para pengikutnya membuka daerah Pagatan yang konon sebagian besar masih berupa hutan belantara. Hanya ada sedikit penduduk asli di daerah itu, yaitu Suku Banjar. Bahkan dalam perkembangannya Puanna Dekke juga diberi ijin mendirikan kerajaan di wilayah itu di sekitar muara Sungai Kusan, yaitu Kerajaan Bugis Pagatan. Sebagai rajanya, karena Puanna

---

<sup>412</sup>Andi Muhammad Akhmar, Burhanuddin Arafah, Wahyuddin Padirman, *Strategi Budaya Orang Bugis Pagatan Dalam Menjaga Identitas Kebugisan Di Tengah Situasi Masyarakat Multikultur* (Makasar: Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin), hlm. 3.

Dekke sudah merasa tua, ia mengangkat cucunya yang bernama La Pangewa atau Hasan Pangewa sebagai raja pertama, yang oleh Sultan Banjar pada tahun 1874 diberi gelar Kapiten Laut Pulo.<sup>413</sup> Pemberian gelar ini diberikan oleh Sultan Banjar karena jasanya menumpas gerombolan bajak laut yang sering merompak di wilayah itu. Akan tetapi La Pangewa memang merupakan putra mahkota kerajaan Wajo yang sesungguhnya telah dipersiapkan untuk menjadi raja Wajo. Akan tetapi oleh karena situasi konflik bersenjata yang berkepanjangan di Sulawesi Selatan, maka Puanna Dekke dengan kerabatnya di Pagatan mengambil keputusan menjemput La Pangewa untuk ditetapkan menjadi raja di Pagatan. Tujuannya adalah untuk membangun solidaritas keetnisan Bugis di Pagatan dengan mengangkat seorang raja sebagai simbol pemersatunya.

Mengenai mata pencaharian masyarakat Bugis Pagatan yang utama adalah sebagai petani, nelayan dan ternak ikan. Mereka yang bekerja dalam usaha penangkapan ikan, bisa sebagai pengusaha perikanan atau hanya bekerja pada majikan pengusaha penangkapan ikan. Pekerjaan semacam itu merupakan usaha baru yang belum ada diusahakan atau dieksploitasi oleh penduduk setempat. Hal yang sedemikian itu bisa terjadi karena generasi pertama migran Bugis yang datang ke Pagatan bertempat tinggal dan menetap di tempat-tempat sekitar pantai dan aliran sungai. Sementara sebagian dari mereka yang berdatangan pada periode berikutnya ada yang menetap di daerah pegunungan atau dataran tinggi dan bekerja sebagai petani dan pekebun.<sup>414</sup> Sebagian lagi dari mereka bergerak dalam bidang perdagangan dan pelayaran bahkan mengembangkan jaringan pelayaran dan perdagangan dengan daerah-daerah dan pulau-pulau sekitarnya. Artinya bahwa

---

<sup>413</sup>Andi Muhammad Akhmar , *Strategi Budaya Orang Bugis Pagatan*, hlm. 4

<sup>414</sup>Andi Muhammad Akhmar, *Strategi Budaya* , hlm. 5.

tradisi kelautan dari Sulawesi Selatan dibawa dan dikembangkan di Tanah Pagatan.<sup>415</sup>

Keempat adalah di Indragiri Hilir yang sekarang ini adalah merupakan salah kabupaten di Provinsi Riau yang letaknya di pesisir timur pulau Sumatera Pada awal kemerdekaan, Indragiri masih merupakan wilayah satu kabupaten yang terdiri dari tiga bagian yaitu Kuantan Singingi dengan ibukotanya Teluk Kuantan, Indragiri Hulu dengan ibukotanya Rengat, dan Indragiri Hilir dengan ibukotanya Tembilahan. Baru pada tanggal 20 November 1965, Indragiri Hilir secara resmi dimekarkan menjadi kabupaten daerah tingkat II. Dalam perjalanan sejarahnya pernah berdiri dan berjaya kerajaan Indragiri Hilir. Penduduk kabupaten itu terdiri dari beberapa suku yaitu suku Banjar, suku Bugis, suku Batak, suku Jawa dan suku Minang

Kedatangan orang-orang Bugis dapat diketahui dari jumlah mereka yang merupakan mayoritas di di Indragiri Riau, terutama pemukiman di daerah pantai dan sungai-sungai. Di wilayah itu terdapat desa-desa yang penduduknya mayoritas suku Bugis yaitu Desa Kuala Enok Luar dan Desa Kuala Enok Dalam, Desa Pulau Kijang, Desa Benteng, Desa Pulau Kecil, Desa Pebenaan, Desa Sanglar, Desa Kota Baru Seberida, Desa Teluk Kelasa, Desa Pengalihan dan Desa Sungai Akar. Di Indragiri Hilir Riau peranan masyarakat Bugis sebagai pembuka lahan atau pembabat hutan dan kemudian dijadikan pemukiman baru merupakan aspek penting dalam perjalanan sejarah masyarakat Bugis di Indragiri.

---

<sup>415</sup>Patrice Levang, *Ayo Ke Tanah Sabrang: Transmigrasi Di Indonesia* (Jakarta : Kepustakaan Populer Gramedia (KPG) : Forum Jakarta Paris ; [Paris] : Institut de recherche pour le d veloppement (IRD), 1997), hlm.165; J. Thomas Lindbland, *Between Dayak and Dutch, The Economic History of Southeast Kalimantan 1880-1942* (Dordrecht: Foris, 1988), hlm.10-13.

Tidak bisa dipastikan secara tepat kapan orang-orang suku Bugis ini datang atau bermigrasi ke Indragiri Hilir, Riau. Ada sumber yang menyebutkan bahwa pada abad ke 18 sejumlah orang-orang Bugis itu berdatangan ke Indragiri Hilir. Mereka itu adalah bangsawan Bugis lima bersaudara, yaitu Daeng Parani, Daeng Manambun, Daeng Marewa, Daeng Cella<sup>416</sup> dan Daeng Kemase. Kelima bangsawan itu konon adalah keturunan raja Luwu.<sup>416</sup> Di samping itu masih ada dua orang pemimpin Bugis dari Soppeng yang datang ke Indragiri Hilir yaitu Daeng Manommpo dan Daeng Mattimo, yang juga ikut terlibat dalam pergolakan politik di Tanah Melayu.<sup>417</sup> Sementara pada masa yang sama di Perak telah datang seorang tokoh Bugis yang bernama Daeng Sulili, dan ada yang menyatakan bahwa ia adalah sepupu dari bangsawan Bugis lima bersaudara tersebut di atas.<sup>418</sup> Pada masa berikutnya yaitu pada akhir abad ke 18 ada informasi yang menyebutkan bahwa sejumlah orang-orang Bugis telah datang ke Indragiri Hilir dan menetap di daerah Linggi. Akan tetapi mereka tidak datang langsung dari Sulawesi Selatan, karena sebelumnya mereka telah lama bermukim di Riau.

Namun demikian ada pendapat lain yang menyatakan bahwa mereka sudah berdatangan ke Indragiri Hilir pada abad XVII, yaitu setelah Perang Makasar 1666 atau setelah jatuhnya dan dikuasainya Makasar oleh kompeni VOC. Hal itu lebih

---

<sup>416</sup>J. Noorduyn, "The Bugis Genealogy of the Raja Muda family of Riau-Johor", dalam *The Journal of Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society (JMBRAS)*, 61 (2), 1988), hlm. 63-92.

<sup>417</sup>Y. Andaya, *The Kingdom of Johor (1641-1728): Economic and political developments* (Kuala Lumpur - London: Oxford University Press, 1975), hlm. 228-240.

<sup>418</sup>Abdul Halim Nasir, *Sejarah Perak, Siri Pertama Zaman Prasejarah hingga Zaman Kedatangan Pengaruh Orang Luar*, (Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, Kementerian Pendidikan 1997), hlm. 176-189.

dikuatkan lagi dengan adanya informasi yang menyebutkan bahwa seorang bangsawan yang berasal dari Makasar yang bernama Daeng Makita pernah terlibat dalam pertempuran ketika terjadi peperangan antara Kerajaan Indragiri Riau, Johor dengan Jambi pada tahun 1679.<sup>419</sup> Diperkirakan ia adalah seorang tokoh dari komunitas Bugis yang sejak abad ke 17 telah bermukim di wilayah Kabupaten Indragiri (sekarang), yaitu di Kecamatan Tanah Merah, Kecamatan Retch, dan Kecamatan Keritang. Mereka itu pada umumnya berprofesi sebagai pekebun dan petani dengan memabat hutan yang kemudian dijadikan lahan perkebunan kelapa dan pertanian padi. Para pemimpin kelompok-kelompok Bugis ke Indragiri Hilir dan tempat-tempat lain di Sumatera dan Semenanjung Melayu itu adalah para pelaut dan pedagang yang memahami dimana pemasaran produk-produk perkebunan dan hutan sehingga mereka mendorong para pengikutnya untuk membuka lahan perkebunan dan pertanian. Mereka itu selanjutnya memberitahukan kepada saudara-saudaranya yang masih tinggal di Sulawesi mengenai peluang ekonomi yang menguntungkan itu, sehingga pada menjelang akhir abad XIX semakin banyak orang-orang Bugis yang berdatangan ke Indragiri Hilir dan daerah-daerah Sumatra dan Semenanjung Melayu lainnya.

Kelima adalah Jambi, yang sekarang merupakan salah satu provinsi di Indonesia, yang terletak di pesisir timur di bagian tengah Pulau Sumatra. Ada yang mengatakan bahwa orang-orang Bugis tidak datang dari Sulawesi Selatan ke Jambi, akan tetapi mereka pada awalnya bermukim di Riau, dan kemudian berpindah ke Jambi. Konon mereka adalah keturunan dari tokoh Bugis di

---

<sup>419</sup>Hamid Abdullah, "Perubahan Sosial di Kalangan Masyarakat Keturunan Bugis di Linggi dan Kesannya ke atas Masalah kepemimpinan", (Tesis Ph.D.), (Kuala Lumpur: Universiti Malaya, 1984), hlm. 42.

Riau yaitu Opu Tenriburong,<sup>420</sup> disamping keturunan lainnya yang berhasil berkisah dalam petualangan politik di Johor dan Selangor.

Suku Bugis berada di Jambi semenjak abad XVIII, mereka bermukim di kawasan pesisir, dan kemudian membuka hutan untuk dijadikan pemukiman maupun budidaya tanaman padi, kelapa, dan tanaman lainnya. Pembukaan lahan baru itu dalam perkembangannya semakin luas sehingga banyak bermunculan kampung-kampung atau desa-desa Bugis seperti Pangkal Duri, Mendahara, Dendang, Lambur Luar, Lambur Dalam, Kota Kandis, Kampung Laut, Simbur Naik, Teluk Kijing, Pemusiran, Sungai Raya, Nipah Panjang, Sungai Itik, Sungai Lokan, Sadu, Air Hitam Laut, Seponjen, Tangkit dan sebagainya.<sup>421</sup> Di tempat-tempat itulah orang-orang Bugis berhasil menjadi petani dan pekebun yang lebih unggul dan berhasil dibandingkan dengan suku-suku asli yang lebih dulu bermukim atau bahkan merupakan penduduk asli seperti suku orang Rimba, suku Kerinci, suku Batin, suku Melayu Jambi dan lain sebagainya.<sup>422</sup>

Khusus mengenai budidaya tanaman kelapa oleh orang-orang Bugis, ketika hasil panennya melimpah, mereka membangun sistem perdagangan kelapa dan kopra dengan mempraktekkan sistem perdagangan kelapa di tanah air mereka di Sulawesi. Dalam hal ini para pimpinan mereka biasanya memegang monopoli perdagangan di tingkat lokal, sedangkan untuk selanjutnya mereka berhubungan atau menjualnya kepada pedagang-pedagang Cina

---

<sup>420</sup>Makmur Haji, Harun Buchari, Katutu Sitti Rachmawati Yahya, *Bugis di Sumatera Menyelusuri Seni dan Budaya Bugis di Provinsi Jambi*, (paper) Juni 2013, hlm. 8.

<sup>421</sup>Amilda Sani, “Diaspora Bugis dan Perkembangan Perdagangan Kopra di Sumatera pada Awal Abad XX”, dalam *Tamaddun: Jurnal Kebudayaan dan Sastra Islam*, Vol. 20 No. 1, 2020, hlm. 36

<sup>422</sup>Makmur Haji dkk., *Bugis di Sumatera*, hlm. 10

yang mempunyai jaringan pemasaran yang lebih luas.<sup>423</sup> Dalam perkembangannya, meskipun tanaman kelapa itu juga dibudidayakan di berbagai daerah di pulau Sumatra oleh penduduk setempat, antara lain di Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Kepulauan Bangka Belitung, Palembang dan sebagainya, dengan produknya baik dalam bentuk bijih kepala dan kopra<sup>424</sup>, akan tetapi produsen yang terbesar adalah dari daerah Jambi yaitu sebesar sekitar 50 %.

Di daerah-daerah pesisir, yang di wilayah Jambi banyak memiliki teluk (laut yang menjorok ke daratan), orang-orang Bugis pada umumnya bekerja sebagai nelayan dan pedagang ikan.<sup>425</sup> Hal ini bisa dimengerti karena seperti telah dijelaskan di muka, bahwa disamping sebagai petani, mata pencaharian penting lainnya orang-orang Bugis sebelum kedatangan bangsa Barat adalah sebagai nelayan. Oleh karena itu para migran Bugis itu juga mengembangkan mata pencaharian tersebut, apalagi mereka juga berpengalaman dalam dunia perdagangan, sehingga mampu memasarkan produksi ikan seperti halnya kelapa yang diolah menjadi kopra.

Dari uraian beberapa contoh tempat-tempat diaspora orang-orang Bugis yaitu di Johor, Pagatan, Bali, Indrahiri Hilir dan Jambi dapat diketahui bahwa mereka mengembangkan profesi di tanah rantau seperti yang telah mereka lakukan di tanah air mereka. Bertani, berkebun, berdagang, berlayar adalah mata pencaharian yang bahkan lebih berkembang daripada ketika masih di Sulawesi

---

<sup>423</sup>Wellan, Zuid-Sumatra Economisch over Zich van de Gewesten Djambi, Palembang, de Lampoengsche Districten En Benkoelen

<sup>424</sup>BJ Haga, "De Klappercultuur En Coprahandel in de Poelau Toedjoeh (Riouw)," *Koloniale Studien* (1920): 314–342

<sup>425</sup>Makmur Haji, Harun Buchari, Katutu Sitti Rachmawati Yahya, *Bugis di Sumatera Menyelusuri Seni dan Budaya Bugis di Provonsi Jambi*, (paper) Juni 2013, hlm 10

Selatan. Mengenai profesi perompakan, tidak perlu diungkiri, berdasarkan sumber-sumber sejarah dan hasil penelitian yang pernah ada, memang dilakukan oleh kelompok-kelompok orang Bugis tertentu. Akan tetapi stigma bahwa suku Bugis adalah suku bajak laut perlu diragukan. Sehubungan dengan itu mencari bukti sejauh mana orang-orang Bugis terlibat dalam aktivitas perompakan pada zaman kolonial Belanda adalah lebih rasional dan bijaksana, dan hal itu akan dibahas dalam bab berikutnya.

# BAB VI

## KETERLIBATAN ORANG BUGIS DALAM BAJAK LAUT

### A. Bajak Laut Sulawesi

#### 1. Bajo

Nama Bajau atau Bajo semula dipakai sebagai sinonim bagi Orang Laut di wilayah perairan Riau-Lingga. Nama Bajau atau Bajo merupakan nama yang diberikan oleh orang di luar suku. Orang Bajo menyebut diri mereka dengan istilah *sama* (berasal dari kata *sasama* yang merupakan kependekan dari kata “sama-sama”). Istilah *sama* hanya digunakan di antara sesama suku Bajo sendiri. Apabila berbicara dengan orang lain yang bukan dari kalangan suku Bajau, mereka akan menggunakan kata Bajo untuk menunjukkan siapa diri mereka.<sup>426</sup>

Orang Bajo merupakan para pengembara laut yang sangat tangguh, juga telah berlayar ke seluruh Nusantara dan bahkan sampai ke Filipina Selatan dan Australia Utara. Suku Bajo sebagian tinggal di dalam rumah perahu yang disebut *leppa* atau *lepa-lepa* dan sebagian lainnya tinggal di rumah-rumah yang didirikan di atas air atau di tepian pantai. Mata pencaharian mereka yang utama adalah penangkap ikan atau nelayan. Orang Bajo menggantungkan seluruh kehidupannya kepada laut. Orang Bajo menganggap bahwa laut bukan hanya merupakan “desa” tempat mereka lahir dan menetap hingga akhir hayat. Laut juga merupakan tempat mereka mengadu nasib dan menggantungkan seluruh harapan.<sup>427</sup>

---

<sup>426</sup>Endang Susilowati., “Etnis Maritim dan Permasalahannya”, *Sabda: Jurnal Kajian Kebudayaan* 7 (1), 2012, hlm. 6.

<sup>427</sup>Endang Susilowati., “Etnis Maritim dan Permasalahannya”, , hlm. 7-9.

Orang Bajo berdasar kelompok lain sering diberikan label atau *stereotip* sebagai perompak atau bajak laut. Menurut cerita tutur yang berkembang di beberapa wilayah yang berdekatan dengan perkampungan orang Bajo menganggap bahwa kalangan bajak laut di zaman dulu diyakini berasal dari orang *Sama*. Sejak itu, banyak kalangan menyebut orang *Sama* sebagai orang Bajo yang berarti kelompok bajak laut.<sup>428</sup> Suku Samal (Bajo) juga diidentikkan dengan Suku Bajo yang bermukim diantara Sulawesi dengan Mindanao, mereka digambarkan gemar berperang (perompakan), memiliki perahu besar sejenis *kora-kora*.<sup>429</sup>

Sebagian besar kerajaan di Nusantara merupakan mitra dagang orang Bajo. Kondisi ini membuat sebagian pelaut Bajo sering melakukan perlawanan terhadap aktivitas pelayaran VOC terutama di wilayah perairan, sehingga dianggap sebagai perompak atau bajak laut. Bagi pelayar Bajo, reaksi ini merupakan suatu bentuk perjuangan mempertahankan eksistensi mereka di wilayah Nusantara. Secara historis-kultural wilayah perairan Nusantara menjadi wilayah penguasaannya karena telah menjadi tanah dan air yang diwariskan oleh nenek moyang mereka.<sup>430</sup>

Bajak laut Bajo merompak sampai ke Pegu di sebelah barat dan ke Maluku, Banda di sebelah timur. Mereka mengunjungi pulau-pulau sekitar Jawa dan mengelilingi Pulau Sumatera.<sup>431</sup>

---

<sup>428</sup>Tasrifin Tahara., “Kebangkitan Identitas Orang Bajo di Kepulauan Wakatobi”, *ANTROPOLOGI INDONESIA Vol. 34 No. 1 2013*, hlm. 44.

<sup>429</sup>Robert Dick-Read., *Penjelajahan Bahari (Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika)*.

<sup>430</sup>Anwar., “Tiga Zaman Suku Bajo Menguasai Perairan Nusantara”, hlm. 27.

<sup>431</sup>Armando Cartesao., *The Sumo Oriental of Tome Pires. An Account of the East. 2 Jilid. XXXIX dan XL terj. Armando Cartesao*, (London: Hakluyt Society, 1944)

Bajak laut Bajo terkadang bekerjasama dengan bajak laut Mangindano, Bangkalan (Madura), dan orang Tobelo (Halmahera) untuk melakukan aksi perompakan di perairan Laut Jawa.<sup>432</sup> Mereka juga menangkap orang untuk dijual sebagai budak. Barang dagangan dan hasil rampasan dibawa ke Jumaia (di dekat Pahang) tempat mereka memasarkannya. Nama tempat Jumaia barangkali dapat dihubungkan dengan nama Jemaja yang disebut dalam *Hikayat Hang Tuah*.<sup>433</sup>

Beberapa catatan menceritakan bajak laut Bajo sedang melakukan aksi perompakan di berbagai wilayah Nusantara. Pada tahun 1847, kapal uap Inggris *Nemesis* bertemu dengan armada yang terdiri dari 40 hingga 60 kapal perompak berjenis *kora-kora* di sekitar Laut Sulawesi. Bajak laut yang merompak kapal Inggris itu berasal dari Suku Samal yang diidentikkan dengan Suku Bajo.<sup>434</sup> Pada 1880an, wilayah Tanah Tidung (bagian dari Kerajaan Bulungan) bahwa daerah perbatasan ini hampir tidak dihuni orang. Kekosongan wilayah ini disebabkan oleh bahaya bajak laut sehingga penduduknya telah mencari tempat yang aman. Bajak laut yang menyerang wilayah ini kemungkinan berasal dari orang Bajau.<sup>435</sup>

## 2. Makassar

Orang Makassar yang merupakan salah satu suku pelayar dan pedagang tangguh dari Sulawesi pada masa kolonial sering

---

<sup>432</sup>Abd. Latif Bustami, "Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan", hlm. 279.

<sup>433</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 126.

<sup>434</sup>Robert Dick-Read., *Penjelajahan Bahari (Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika)*.

<sup>435</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 188.

diidentikkan sebagai bajak laut. Beberapa individu atau kelompok orang Makassar pernah menjadi bajak laut dan merupakan bajak laut terkenal pada masa kolonial. Pada sekitar abad XVII, Kraeng Galesong dan Montemarango dari Makassar diberitakan merupakan seorang perompak (bajak laut). Mereka pernah bergabung dengan kekuatan Goa-Tallo di bawah kekuasaan Sultan Hasanuddin untuk berperang melawan VOC. Koalisi ini tercipta akibat dari VOC tidak hanya saja mengancam kedaulatan Goa-Tallo tetapi juga mengancam wilayah kekuasaan Kraeng Galesong.<sup>436</sup>

Pada 1669, sebagian besar orang Makassar bermigrasi dan membentuk armada besar yang dipimpin oleh para bangsawan dan Makassar. Mereka memiliki reputasi sebagai pejuang dan pedagang yang tangguh. Mereka juga disambut dengan suka cita oleh sebagian besar penguasa lokal di bagian timur Kepulauan Melayu. Mereka juga terlibat dalam aksi perompakan di laut, meskipun perompakan itu bukan untuk keuntungan pribadi.<sup>437</sup> Pada 1680, sebagian besar bajak laut Makassar telah berhasil dipulangkan ke Sulawesi.<sup>438</sup> Pada 1685, seorang Makassar yang bernama Winatacca menjadi anak bajak laut Wassingrana. Bajak laut Wassingrana merupakan bajak laut yang terkenal di Surabaya dan di daerah-daerah lainnya di ujung Timur pulau Jawa (*Oosthoek*). Pada akhirnya, bajak laut Wassingrana beserta anak buahnya dari Makassar berhasil ditangkap dan dihukum mati oleh bupati pantai kawasan tersebut.<sup>439</sup> Pada akhir abad XVII, pihak Belanda

---

<sup>436</sup>Mohammad Iskandar., “Kurun Niaga dan Keruntuhan Tradisi Maritim di Jawa 1500–1680”, hlm. 35.

<sup>437</sup>Stefan Eklöf Amirell., *Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia*, hlm. 98.

<sup>438</sup>Stefan Eklöf Amirell., *Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia*, hlm. 98.

<sup>439</sup>Anwar., “Tiga Zaman Suku Bajo Menguasai Perairan Nusantara”, hlm. 25.

menggambarkan orang Makassar sebagai bajak laut sepenuhnya. Pemerintah kolonial Belanda mengambil langkah tegas dalam usaha memberantas bajak laut Makassar.<sup>440</sup> Pada 1846, bajak laut Makassar memiliki pangkalan di Pulau Komodo dan Sape (Sumbawa Timur). Bajak laut Makassar bermarkas di tempat itu untuk menyerang desa-desa di pantai utara Sumba dan menangkap penduduknya untuk dijadikan budak yang diperjualbelikan.<sup>441</sup>

### 3. Mandar

Orang Mandar juga dikenal sebagai pelaut yang tangguh dan memiliki budaya maritim yang sudah lama. Orang Mandar juga dikenal sebagai bajak laut yang susah ditaklukkan. Beberapa catatan mengisahkan mengenai aksi perompakan bajak laut Mandar di berbagai wilayah Nusantara. Bajak laut Mandar memiliki pangkalan di sekitar perairan Teluk Palu. Keberadaan bajak laut ini dihargai dan dianggap penting oleh elit lokal dari Banawa, Tawaeli, Palu, Toli-Toli, dan Bwol (Buol). Bajak laut Mandar kadangkala terlibat dalam dinamika politik lokal sebagai pendukung salah satu elit lokal. Mereka diperhitungkan oleh elit lokal serta pendatang dari kelompok lain.<sup>442</sup>

Pihak VOC menghadapi tantangan baru dari aktivitas perompakan yang dilakukan penduduk atau pelaut Gorontalo. VOC sangat sulit untuk memberantasnya, karena mereka lebih berpengalaman menguasai jalur-jalur pelayaran dan memiliki

---

<sup>440</sup>Stefan Eklöf Amirell., *Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia*, hlm. 98.

<sup>441</sup>Didik Pradjoko., “Asal Usul Nenek Moyang dan Integrasi Masyarakat yang Tercermin dalam Cerita Tradisi Lisan Maritim di Kawasan Laut Sawu Nusa Tenggara Timur”, hlm. 17.

<sup>442</sup>Abdul Rasyid Asba dan Ismail Ali, “The Mandar War, 1868-1869: An Annihilation Operation Against the Pirates”, *SOSIOHUMANIKA: Jurnal Pendidikan Sains Sosial dan Kemanusiaan*, Vol.8(1) Mei 2015, hlm. 4.

tempat-tempat persembunyian yang dilindungi oleh penduduk yang mendukungnya. Seorang tokoh bajak laut Gorontalo yang terkenal pada awal abad XIX adalah Tombolotutu. Ia adalah seorang bangsawan Gorontalo yang menjadi bajak laut sebagai bentuk perlawanan terhadap dominasi politik dan ekonomi Pemerintah kolonial Belanda.<sup>443</sup> Ia memperoleh banyak dukungan dari penduduk atau rakyat Gorontalo dan juga para bajak laut. Para bajak laut Mandar kembali beroperasi wilayah pesisir Gorontalo dengan pengikut dan armada yang lebih besar. Bajak laut Mandar melakukan operasi perompakan dengan jangkauan yang lebih luas. Seorang tokoh bajak laut Mandar yang terkenal pada tahun 1750an adalah Daeng Mapata. Ia menjalin hubungan perdagangan dengan penguasa dan para bangsawan Gorontalo.<sup>444</sup>

Pada awal abad XIX, bajak laut Mandar mendatangi Teluk Tomini. Mereka berhasil bergerak sepanjang pantai utara Sulawesi dan masuk ke sungai-sungai di pedalaman yang menghubungkan Sulawesi Utara dan Sulawesi Tengah secara langsung. Mereka bersama beberapa kekuatan politik lokal seperti Gorontalo, Limboto, dan Poso berhasil mendirikan kekuasaan di sepanjang pesisir Teluk Tomini. Koalisi ini berhasil menguasai beberapa tempat di Pantai Selatan Gorontalo, Pantai Timur Parigi Moutong, Pantai Utara Poso, dan Pulau Banggai.<sup>445</sup> Pada masa ini, aktivitas bajak laut Mandar semakin mendominasi perompakan dan perdagangan di wilayah perairan Teluk Tomini, yang

---

<sup>443</sup>Rapport over krijgsverrichtingen tegen zeerovers bij N.K. Celebes in 1822", "Zeeroverijen", *Nationaal Archief Den Haag* (NAD), 2.10.02, No. 462; P.J. Veth, *Aardrijkundig en Statistisch Woordenboek van Nederlandsch Indie*, hlm. 175-176

<sup>444</sup>Harto Juwono & Y. Hutagalung, *Limo lo pahalaa* 2005, hlm. 166.

<sup>445</sup>Abdul Rasyid Asba dan Ismail Ali, "The Mandar War, 1868-1869: An Annihilation Operation Against the Pirates", hlm. 4.

mengakibatkan para bajak laut Bugis secara berangsur-angsur mundur meninggalkan wilayah itu.

Pada 1860an, pemerintah kolonial Belanda yang berhasil menaklukkan Bone dan ingin semakin menancapkan kekuasaannya di Sulawesi. Belanda berkeinginan juga menaklukkan bajak laut Mandar. Bajak laut Mandar sulit ditaklukkan oleh Belanda dibuktikan dengan selalu gagalnya penyerangan Belanda terhadap kelompok ini. Belanda mengirim beberapa kapal *frigate* (kapal perang kecil) ke pantai Mandar untuk memusnahkan bajak laut namun tidak membuahkan hasil. Mereka mampu bertahan dari serangan dan bajak laut Mandar menerapkan taktik perlawanan terhadap kapal *frigate* Belanda. Bajak laut Mandar melakukan perlawanan balik dengan memanfaatkan terumbu karang alam dan pulau kecil. Mereka berhasil menghindari operasi perburuan kapal *frigate* Belanda dan mampu menyerang balik kapal *frigate* Belanda.<sup>446</sup>

Pada Juli 1862, sumber Belanda menyebutkan bahwa empat *Maradias* Mandar, yaitu dari Balangnipa, Pambuang, Cenrana, dan Binoang melakukan aktivitas sebagai bajak laut dan melakukan perdagangan budak.<sup>447</sup> Pada abad XIX, bajak laut Mandar dikenal di sekitar perairan Teluk Palu. Bajak laut Mandar di daerah ini keberadaannya dihargai dan dianggap penting oleh elit lokal dari Banawa, Tawaeli, Palu, Toli-Toli, dan Bwol (Buol). Bajak laut Mandar ikut campur tangan dalam dinamika politik lokal sebagai pendukung salah satu elit lokal. Mereka sebagai kekuatan terpisah

---

<sup>446</sup>Abdul Rasyid Asba dan Ismail Ali, "The Mandar War, 1868-1869: An Annihilation Operation Against the Pirates", hlm. 6.

<sup>447</sup>Abdul Rasyid Asba dan Ismail Ali, "The Mandar War, 1868-1869: An Annihilation Operation Against the Pirates", hlm. 7.

yang diperhitungkan oleh elit lokal serta pendatang dari kelompok lain.<sup>448</sup>

## B. Bajak Laut Bugis

Bugis adalah salah satu penduduk asli Sulawesi Selatan. Di Sulawesi Selatan terdapat empat suku yaitu Bugis (*To-Ugi*), Makassar (*To-Mangkasa*), Toraja (*To-Raja*), dan Mandar (*To-Menre*). Mereka tinggal di daerah-daerah yang termasuk dalam wilayah Kabupaten Bone, Soppeng, Wajo, Luwu, Sedenreg, Rappang, Bulukumba, Sinjai, Pinrang, Polewali, Mamasa, Enrekang, Pare-pare, Pangkajene, dan Maros. Ketika VOC melakukan ekspansi ke Sulawesi Selatan, khususnya di Makassar pada pertengahan abad XVII, di wilayah ini terdapat sejumlah kerajaan yang merdeka antara lain, *Tana-Luwu*, *Tana-Bone*, *Tana-Wajo*, *Tana-Sopeng*, dan *Tana-Sindenreng*. Secara bersama-sama kelima kerajaan itu disebut dengan istilah *Tana-Ugi*.

Menurut *encyclopaedie van nederlandsch-ndi*, suku Bugis atau *Taoe-Woedgie* adalah orang-orang yang berasal dari Woegi, suatu tempat di Wajo. Suku Bugis dengan suku Makassar sesungguhnya mempunyai asal-usul yang sama yaitu suku Alfoer atau Melayu Deutero. Dalam perkembangannya di Sulawesi Selatan, mereka menjadi dua suku yang berbeda. Perbedaan itu terutama dapat dilihat dari bahasanya. Meskipun tinggal di wilayah yang sama yaitu di Sulawesi Selatan, bahasa Bugis dan bahasa Makassar tidak terjadi percampuran. Perbedaan juga terjadi dalam hal adat-istiadat dan kebiasaan termasuk lembaga-lembaganya. Bahasa Bugis merupakan bagian dari rumpun bahasa Austronesia, digunakan oleh suku Bugis di daerah-daerah tempat tinggal mereka di Sulawesi Selatan yaitu di Kabupaten Maros,

---

<sup>448</sup>Abdul Rasyid Asba dan Ismail Ali, "The Mandar War, 1868-1869: An Annihilation Operation Against the Pirates", hlm. 4.

Pangkep, Barru, Majene, Luwu, Sidenreng, Rappang, Soppeng, Wajo, Bone, Sinjai, Pinrang, Kota Pare-Pare, sebagian Kabupaten Enrekang, Majene, dan Bulukumba.

Menurut K.G. Anderson, orang-orang suku Bugis yang berasal dari Kerajaan Wajo tidak hanya bermigrasi di daerah-daerah Sulawesi Selatan di luar Wajo, tetapi juga ke berbagai pulau di luar Sulawesi, terutama Sumatera Barat, Makasar, Malaka dan Kalimantan Timur. Di perantauan, orang-orang Bugis membentuk komunitas Bugis Wajo. Bila suku ini berhasil membentuk kekuasaan atau pemerintahan di perantauan mereka tetap menggunakan pemerintahan (kedaulatan) sendiri khas Bugis dengan pemimpinnya yang disebut Matowa.

Menurut *The New Encyclopaedia Britannic*, suku Bugis adalah orang-orang Sulawesi Selatan, tetapi sesungguhnya mereka berasal dari Sulawesi Barat. Mereka terkenal dengan petualangan dan keahliannya dalam bidang kebaharian sehingga sebelum kedatangan bangsa Barat khususnya Belanda, mereka menguasai pelabuhan Makasar dan berhasil mengembangkannya menjadi pelabuhan perdagangan yang makmur.

Di Sulawesi Selatan orang-orang Bugis makin berkembang baik dalam jumlah, ekonomi, perdagangan, politik khususnya pemerintahan dan kekuasaan. Perkembangan dalam bidang politik diawali dengan munculnya kerajaan Luwu yang dipercaya sebagai kerajaan tertua di Sulawesi Selatan. Hal ini mengacu pada naskah Bugis I La Galigo, yang diperkirakan telah berdiri pada abad VII atau bahkan sebelumnya. Kerajaan Luwu mengalami masa kejayaannya pada abad XV. Sesudah itu muncul kerajaan lain yaitu Bone, kerajaan Gowa, kerajaan Soppeng, kerajaan Wajo, kerajaan Sidenreng Rappang, dan Mandar.

Pada abad XV, terjadi persaingan dan konflik di antara kerajaan-kerajaan Gowa, Bone, Soppeng, dan Wajo. Berdasarkan

penelitian arkeologis, Kerajaan Makasar yaitu Goa atau Gowa didirikan pada sekitar tahun 1300 oleh suku Makasar. Pusat kerajaan Makasar terletak di Sulawesi Selatan, yang sekarang ini berada di bawah wilayah Kabupaten Gowa. Sementara itu orang-orang etnis Bugis mendirikan kerajaan Bone, Soppeng, dan Wajo. Kerajaan atau Kesultanan Bone yang mulai terbentuk pada awal abad XIV. Wilayah ini dalam bahasa setempat dikenal dengan nama Akkarungeng ri Bone. Secara geografis kerajaan itu terletak di Sulawesi bagian baratdaya, yang sekarang merupakan daerah Provinsi Sulawesi Selatan. Puncak kejayaan kerajaan Bone terjadi pada tahun 1667-1669, yaitu setelah berakhirnya Perang Makasar, dan menjadi kerajaan paling dominan di jazirah Sulawesi selatan. Sementara kerajaan Soppeng yang relatif kecil didirikan pada tahun 1550 oleh La Mataesso dari Soppeng ri Aja. Kerajaan itu dipimpin oleh penguasa yang disebut dengan istilah Lili-lili. Pada jaman kolonial Belanda, Soppeng ditetapkan sebagai wilayah distrik. Adapun kerajaan Wajo berdiri sekitar tahun 1399, dengan rajanya yang disebut "Raja Wajo".

Konflik antara empat kerajaan terjadi karena semakin menguatnya kerajaan Goa dan Bone di satu sisi, dan munculnya kerajaan Soppeng dan Wajo pada sisi yang lain. Mereka ingin mengembangkan dominasi politik dan ekonomi melalui perluasan wilayah. Akibatnya terjadi konflik di daerah perbatasan. Sebagai contoh dalam memperluas wilayah kerajaan Bone berbenturan dengan wilayah kerajaan Goa di Bulukumba. Di wilayahnya sebelah utara, Bone juga berbenturan dengan kerajaan Luwu di Sungai Walenna. Kerajaan Wajo dan Soppeng ketika memperluas wilayahnya juga menimbulkan konflik perbatasan.

Konflik perbatasan antara Luwu dan Bone berkembang menjadi konflik bersenjata atau perang dengan kemenangan di pihak Bone. Sebagai konsekwensinya, Luwu diintegrasikan dalam kerajaan Bone. Untuk mengembalikan posisinya sebagai kerajaan

yang mandiri, raja Luwu bersekutu dengan raja Wajo untuk menyerang beberapa daerah wilayah Bone dan Sindenreng. Akan tetapi sesudah itu kerajaan Wajo melaukan aneksasi ke beberapa daerah milik kerajaan Luwu sehingga wilayah Luwu semakin berkurang dan tergeser ke arah utara. Di sisi yang lain, kerajaan Wajo berkonflik dengan kerajaan Bone. Sementara itu kerajaan Goa juga menyerang dan berhasil menaklukkan Bone serta merebut beberapa wilayah Bone. Goa juga menyerang dan menaklukkan Wajo serta Soppeng. Oleh karena merasa sama-sama terkalahkan dan bahkan tertindas oleh kerajaan Goa, maka ketiga kerajaan yaitu Bone, Wajo dan Soppeng membangun persekutuan atau aliansi dengan tujuan melawan kerajaan Goa. Aliansi itu disebut dengan istilah “*tellumpocoe*”.

Persekutuan atau aliansi *Telumpocoe* yang diikrarkan pada tahun 1582 bertujuan untuk menyatukan kekuatan antara Bone, Wajo dan Soppeng dalam rangka melawan dominasi kerajaan Goa. Persekutuan ini lebih mengutamakan kerjasama dalam bidang pertahanan, yaitu untuk menghadapi ekspansi Kerajaan Gowa-Tallo atas kerajaan lain di Sulawesi Selatan, khususnya Bone, Wajo, dan Soppeng. Bagi kerajaan Goa, persekutuan *Tellumpocoe* merupakan strategi kerajaan Bone dan merupakan kerjasama militer untuk menghadapi Goa yang berambisi menyebarkan Agama Islam di antara orang Bugis. Penolakan *Tellumpocoe* terhadap penyebaran Islam oleh Kerajaan Gowa dipandang sebagai modus untuk menguasai kerajaan-kerajaan Bugis.

Dalam konflik bersenjata tersebut ternyata Goa berhasil mengalahkan persekutuan *Telumpocoe*. Kerajaan Tallo yang paling lemah dikalahkan pada tahun 1609, kemudian disusul kekalahan Wajo pada tahun 1610. Kerajaan Bone yang paling kuat baru ditaklukkan tanggal 23 Noyember 1611. Ketiga kerajaan itu harus menerima penyebaran agama Islam di wilayah mereka dan

dan harus tunduk dibawah kekuasaan Kerajaan Gowa. Khusus untuk Kerajaan Soppeng, tidak dijadikan kerajaan taklukkan atau budak, tetapi dijadikan sebagai sekutu abadinya, sehingga kedua kerajaan itu nampak seperti satu kerajaan dan lazim disebut dengan kerajaan Goa-Tallo.

Setelah Aliansi *Tellumpocoe* menerima Islam, Kerajaan Gowa melakukan perjanjian persahabatan antara Kerajaan Bone, Soppeng, Wajo dan Gowa. Perjanjian ini tidak diterima sepenuhnya oleh ketiga kerajaan tersebut, terutama kerajaan Bone. Kerajaan Bone masih dendam atas kekalahan dari Goa. Pada masa kerajaan Bone di bawah pemerintahan raja Arung Palakka (1667-1696), ia berusaha membalas kekealahannya dan melepaskan diri dari ikatan dengan Goa, dan lebih khusus lagi untuk membebaskan kerajaan-kerajaan Bugis dari penjajahan Gowa. Dia bersekutu dengan raja Buton, menjalin kerjasama dan meminta bantuan VOC di Batavia. VOC menyetujui karena berkepentingan dalam perdagangan maritim di Sulawesi Selatan. Pelabuhan Makasar merupakan pintu gerbang menuju wilayah timur Nusantara yaitu Maluku dan sekitarnya. Pada tahun 1666, VOC di bawah pimpinan Laksamana Cornelis Speelman berusaha untuk menundukkan kerajaan-kerajaan kecil di Sulawesi. Sebaliknya Sultan Hasanuddin dari Goa berusaha menggabungkan kekuatan kerajaan-kerajaan kecil di Nusantara bagian timur untuk melawan VOC yang ingin menguasai Sulawesi Selatan.

Keinginan Arung Palakka didukung kerajaan Buton dan VOC untuk mengalahkan Goa tercapai dalam pertempuran dahsyat pada tahun 1667. Pertempuran ini dikenal dengan sebutan Perang Makasar. Kerajaan Goa yang diperintah oleh Sultan Hasanuddin kalah dan harus menandatangani Perjanjian Bongaya pada 1669. Sejak saat itu Bone semakin berkembang menjadi kerajaan besar di wilayah Sulawesi Selatan. Akan tetapi pasca VOC runtuh 1799, kerajaan Bone bukan merupakan sekutu Belanda, tetapi sebaliknya

merupakan saingan utama Belanda dalam usahanya memperluas wilayah kekuasaan ekonomi dan politik. Beberapa kali kerajaan Bone terlibat konflik bersenjata dengan Belanda pada tahun 1825, 1859, dan 1905. Dalam perang 1905 Belanda berhasil menerobos dan menghancurkan benteng pertahanan Bone, dan akhirnya Belanda berhasil menaklukkan Bone.

Konflik-konflik intern di antara kerajaan-kerajaan di Sulawesi dan konflik-konflik melawan pasukan VOC yang ingin menguasai Sulawesi Selatan menyebabkan terjadinya pengungsian dan diaspora orang-orang Sulawesi Selatan khususnya etnis Bugis. Ketika kerajaan Goa melakukan penyerangan terhadap Soppeng, mereka menghancurkan dan membakar rumah-rumah penduduk etnis Bugis. Akibatnya mereka mengungsi ke Ternate dan Segeri. Pada tahun 1670 ketika terjadi penyerangan dan penghancuran pasukan gabungan antara Arung Palakka dan Kompeni VOC terhadap daerah Tosora, Wajo, terjadi pengungsian dalam skala yang lebih besar orang-orang Bugis dan Makasar. Para pengungsi dengan armada perahu yang besar dipimpin oleh para kepala atau raja mereka. Setelah perang Makasar berakhir dengan ditandatanganinya Perjanjian Bongaya, sekitar 4.000 orang-orang Bugis mengungsi ke Jawa. Sebagian di antara mereka beralih profesi menjadi tentara bayaran VOC maupun di beberapa kerajaan. Sebagai contoh orang-orang Bugis pernah bergabung dengan Belanda sebagai tentara bayaran untuk menumpas perlawanan perlawanan kaum Paderi (Perang Paderi 1803-1838) di pedalaman Minangkabau. Di Jawa orang-orang Bugis di bawah pimpinan Karaeng Galesong dan Karaeng Naba pernah bergabung dalam pasukan kompeni VOC yang mendukung Raja Amangkurat II di Mataram Kartasura dalam menumpas perlawanan Trunojoyo. Di Jawa Barat, orang-orang Bugis bergabung dengan VOC dalam menghadapi perlawanan Kesultanan Banten.

Orang-orang Bugis banyak yang merantau dan menetap (berdiaspora) di berbagai daerah dan pulau di luar Sulawesi Selatan, bahkan diluar Nusantara seperti Malaysia, Filipina, Brunei, Thailand, dan Afrika Selatan. Daerah pemukiman baru orang Bugis perantauan itu dapat dijumpai di Kalimantan Timur, Jambi, Sumatera, dan Semenanjung Malaysia. Di Kalimantan Timur orang-orang Bugis di bawah pimpinan Lamohang Daeng Mangkona berdatangan ke Kesultanan Kutai. Mereka diterima dengan baik oleh Sultan Kutai, diberi tempat pemukiman di sekitar muara, serta bermata pencaharian di sektor pertanian, perikanan dan perdagangan.

Di Semenanjung Melayu ini orang-orang Bugis terlibat dalam perebutan kekuasaan atau perang suksesi di antara raja-raja Melayu. Sebagai imbalan, pihak yang didukung memberi jabatan penting di kerajaan. Sebagai contoh ketika terjadi perang suksesi di Kesultanan Johor pada tahun 1772, orang-orang Bugis yang dipimpin Daeng Perani mendukung Bendahara Abdul Jalil untuk menggulingkan Raja Kecik. Akibatnya ketika Abdul Jalil memenangkan pertempuran dan menjadi Sultan Johor, sultan berada dalam kendali orang Bugis. Bahkan dalam periode selanjutnya banyak orang-orang Bugis yang menduduki tahta Johor. Di Kesultanan Selangor pada abad XVIII, yang menjadi penguasa adalah g Bugis yaitu Raja Lumu yang kemudian bergelar Sultan Salehuddin Syah. Diduga ia adalah salah satu dari empat saudara Daeng Perani yang berpetualang di Johor.

Orang Bugis yang melakukan migrasi ada yang berprofesi sebagai serdadu bayaran dan ada yang sebagai bajak laut. Migrasi orang Bugis bermula sejak penandatanganan Perjanjian Bongaya tahun 1667. Perjanjian ini berkat dukungan Arung Palakka kepada VOC. Akibatnya orang-orang Bugis keluar dari wilayahnya dan menyebar ke seluruh Nusantara. Pelaut-pelaut Bugis ini kemudian ada yang menjadi bajak laut. Keberadaan bajak laut Bugis ini oleh

VOC dianggap mengganggu pelayaran niaga di Nusantara bagian timur. Mereka kadang bersekongkol dengan para bajak laut Makassar, Mandar, Mindanao, dan Tobelo untuk melakukan aktifitas perompakan di Perairan Gorontalo dan di kawasan Teluk Tomini. Para bajak laut jumlahnya sangat besar dan memiliki persenjataan yang lengkap sehingga sulit ditaklukkan oleh para raja di kawasan Teluk Tomini. Meskipun VOC berusaha memberantas para bajak laut tersebut, namun selalu gagal karena kurang mendapat dukungan dari para bangsawan Gorontalo. Bangsawan Gorontalo kecewa terhadap tekanan VOC dalam perjanjian yang merugikan posisi Gorontalo. Oleh karena itu mereka lebih suka bertransaksi dagang dengan orang-orang Bugis, termasuk dengan para bajak laut. Perdagangan dengan luar VOC dianggap lebih menguntungkan. Untuk memelihara kelangsungan hubungan dagang, para bangsawan Gorontalo sering memberikan perlindungan atau pembiaran para bajak laut terutama dalam aktifitas penyelundupan.

Aktivitas bajak laut Bugis pada masa kolonial Belanda meluas hampir di seluruh perairan Nusantara. Markas bajak laut di daerah-daerah dalam wilayah Samarinda. Mereka mengintervensi konflik-konflik intern atau perang-perang suksesi para sultan di wilayah pantai barat Kalimantan. Mereka juga bekerja sama dengan penguasa tertentu di Kesultanan Johor. Keberadaan bajak laut ini oleh pemerintah kolonial Belanda dianggap membahayakan kedudukan mereka di benteng Malaka.

Keterlibatan orang-orang Bugis dalam bajak laut tidak harus distigmatisasi bahwa mereka adalah suku atau bangsa perompak atau bajak laut. Hadirnya bajak laut Bugis disebabkan adanya konflik bersenjata di antara kerajaan di Sulawesi Selatan dan kedatangan VOC yang memecah belah dan melakukan monopoli. Akibatnya terjadi gelombang pengungsian dan diaspora orang Bugis maupun Makasar. Sebelum bermigrasi, mereka sudah

memiliki sistem mata pencaharian yang mapan (*established livelihoods*). Orang Bugis yang pada umumnya tinggal di dataran rendah yang subur dan daerah pesisiran. Mereka bermata pencaharian sebagai petani, nelayan, industri kerajinan tenun baik kapas maupun sutera, pengecoran logam, emas dan perak. Sebagian lagi sejak lama sudah menjadi pedagang dan pelaut antar pulau di perairan Nusantara. Mereka terkenal dengan jiwa petualangan dan ketrampilan baharinya. Hal itu juga dapat diketahui dari banyaknya bekas peninggalan (toponim) kampung-kampung Bugis di berbagai kota pelabuhan di Indonesia. Menurut Christian Pelras, masyarakat Bugis awalnya merupakan masyarakat agraris. Lalu mereka bermigrasi, merantau atau berdiaspora setelah jatuhnya Makasar pada tahun 1666. Di daerah perantauan, orang Bugis terkenal sebagai pelaut ulung, serdadu bayaran dan ada yang menjadi penguasa kerajaan-kerajaan Islam Nusantara. Dalam perkembangannya, stigma bahwa Bugis identik dengan bajak laut itu telah tersebar luas di daerah-daerah luar Sulawesi Selatan.

Stigma bahwa Bugis identik dengan bajak laut itu telah tersebar luas di daerah-daerah luar Sulawesi Selatan. Sebagai contoh yang menonjol mengenai hal itu adalah ketika dalam pidatonya tertanggal 14 Oktober 2017 yang digelar Himpunan Rakyat Sayangi Malaysia, Mahathir Mohamad (yang waktu itu menjabat sebagai Perdana Menteri Malaysia) mengatakan bahwa keturunan Bugis sebagai orang *lanun* (perompak), dan juga memberi julukan sebagai pencuri, penyabung bahkan perompak kepada orang Bugis.<sup>449</sup> Ucapan Mahathir itu konon ditujukan kepada pesaing politiknya yaitu Najib Tun Razak yang memiliki

---

<sup>449</sup>Heboh Eks perdana Menteri Malaysia Sebut Bugis Bangsa Pencuri dan Bajak Laut, dalam : <https://jabar.tribunnews.com/2017/10/18/heboh-eks-perdana-menteri-malaysia-sebut-bugis-bangsa-pencuri-dan-bajak-laut>, dikunjungi tanggal 15 Juli 2020.

darah keturunan Bugis. Selain mendapat reaksi keras dari kelompok atau organisasi orang-orang keturunan Bugis di Malaysia, Wakil Presiden RI Jusuf Kalla (JK) waktu itu sempat melontarkan kemarahannya dan mendesak agar Mahathir segera minta maaf atas ucapannya itu.<sup>450</sup>

Penelitian ini tidak bertujuan mencari tahu penyelesaian polemik antara Mahathir dengan orang-orang keturunan Bugis di Malaysia dan juga dengan mantan Wakil Presiden RI Jusuf Kalla, tetapi ingin membahas permasalahan apakah benar orang-orang etnis Bugis adalah identik dengan bajak laut, atau sejauh mana keterlibatan orang-orang Bugis dalam aktivitas perompakan di Hindia-belanda atau Indonesia sekarang pada zaman kolonial Belanda.

Orang Bugis tidak termasuk dalam kelompok jawara bajak laut seperti orang-orang Sulu, Melayu, dan Papua-Tabelo yang merupakan biang keladi merebaknya bajak laut di Asia Tenggara, khususnya di Hindia Belanda pada zaman kolonial. Orang-orang Bugis bukan berarti tidak pernah terlibat dalam aksi-aksi bajak laut. Seperti telah dijelaskan bahwa penyerangan dan penguasaan Pelabuhan Makasar oleh pasukan kompeni VOC pada tahun 1666 telah mengakibatkan pengungsian besar-besaran secara tiba-tiba para pelaut dan pedagang Bugis Makasar dan lain-lainnya. Sebagian kelompok-kelompok pengungsi yang berlanjut dengan perantauan yang kemudian ada yang menetap di daerah-daerah tertentu dipimpin oleh para bangsawan atau kepala pribumi Bugis dan Makasar. Hal semacam itu bukan tidak mungkin menimbulkan dendam orang-orang atau kelompok-kelompok tertentu dari

---

<sup>450</sup>“Mahathir diminta cabut ucapan sebut orang Bugis bajak laut”, dalam <https://www.merdeka.com/peristiwa/mahathir-diminta-cabut-ucapan-sebut-orang-bugis-bajak-laut.html>, dikunjungi tanggal 12 Juli 2020

mereka, karena kehidupan mereka, status sosial mereka, hubungan keluarga mereka menjadi berantakan, terpuruk dan tidak menentu. Orang Bugis untuk pelampiasan dendam dan putus asa itu melakukan kegiatan bertempur dengan menjadi serdadu bayaran atau bajak laut.

Orang-orang Bugis tertentu pernah menyandang reputasi sebagai bajak laut yang ditakuti. Reputasi itu masa kini dianggap sebagai suatu kebanggaan yang diekspresikan oleh para sejarawan, novelis maupun penulis kisah petualangan.<sup>451</sup> Cornets de Groot menyatakan bahwa sumber-sumber Belanda abad XIX hampir tidak menyebutkan mengenai para bajak laut Bugis, hanya sedikit sekali yang memberikan informasi yang menunjukkan mengenai aktivitas bajak laut oleh orang-orang Bugis.<sup>452</sup> Seorang penulis bernama St John dalam bukunya *Indian Archipelago*, pernah menyebutkan adanya gerombolan bajak laut Bugi. St John mengambil sumber tulisannya itu dari surat kabar Singapura *Free Press*, misalnya terbitan 24 Oktober 1851. Salah satu peristiwa perompakan besar yang pernah dilakukan oleh gerombolan bajak laut Bugis adalah yang terjadi di Pulau Bawean, yang dipimpin oleh dua orang Bugis.<sup>453</sup> Gerombolan bajak laut Bugis juga pernah melakukan aksi-aksinya di Sulawesi Tengah (Kaili), Kalimantan Timur dan Tenggara (Pegatan) atau Selat Singapura.<sup>454</sup>

---

<sup>451</sup>Pelras, *The Bugis*, (Cambridge, Massachusetts: Blackwell Publishers Inc, 1996), hlm. 309.

<sup>452</sup>Cornets de Groot van Kraaijenburg, *Paper relating to the piracies committed in the Indian archipelago and to the measures adopted by the Netherland government in the years 1816 to 1845 for their repression : presented to both Houses of Parliament by command of Her Majesty*, (London: Harrison and Son, 1851).

<sup>453</sup>St John, *Indian Archipelago*, II: 1 29, 351; Pelras, *The Bugis*, 310

<sup>454</sup>Pelras, *The Bugis*, 310

Mengenai informasi aktivitas dan atau profesi orang Bugis sebagai bajak laut tidak banyak disebutkan dalam sumber-sumber Belanda. Demikian juga sejauh ini belum ditemukan hasil penelitian yang secara khusus mengkisahkan mengenai bajak laut Bugis. Sehubungan dengan hal itu pada kesempatan ini lebih banyak dijelaskan dan ditampilkan kembali tulisan-tulisan sezaman dan informasi-informasi dari berbagai sumber yang secara tidak langsung menyebut atau membicarakan bajak laut Bugis.

Seperti telah dijelaskan dalam bab terdahulu bahwa dalam Perang Makasar akhirnya pimpinan pasukan VOC pada tahun 1667 yaitu Cornelis Speelman berhasil merebut kota pelabuhan Makassar. Para pedagang dan pelaut pribumi menganggap bahwa pelabuhan Makassar merupakan titik penghubung yang strategis dalam perdagangan rempah-rempah dari wilayah Timur Indonesia dan dunia Barat. Kesultanan Makassar bersama dengan pedagang pribumi, pelaut pribumi, dan pedagang lainnya (non Eropa) sangat dirugikan oleh penaklukan itu. Sebagai akibatnya banyak di antara para pedagang dan pelaut setempat dan juga para bangsawan yang semula bertempur melawan VOC beramai-ramai atau secara massal mengungsi dan bahkan mengembara menjadi bajak laut.<sup>455</sup> Mereka membangun pangkalan-pangkalan di pulau-pulau terpencil yang belum terjangkau dari pengawasan VOC.<sup>456</sup> Mereka yang bertahan di Makasar mendapatkan perlakuan yang tidak adil dari para pedagang Eropa maupun bangsawan pribumi yang bersekutu dengan Belanda. Mereka yang bertahan di Makasar memutuskan

---

<sup>455</sup>Jennifer L. Gaynor, , *Intertidal History in Island Southeast Asia: Submerged Genealogy and the Legacy of Coastal Capture*, (Ithaca: Cornell University Press, 2017), hlm. 97.

<sup>456</sup>Stefan Eklöf, *Pirates in paradise. A modern history of Southeast Asia's maritime marauders* (Copenhagen: Nordic Institute of Asian Studies 2006), hlm. 6.; Hoge regering, "Uytsettingh te doen na de hoeck van Croan op twee roovers" dalam "Stukken betreffende de bestrijding van zeeroverij. 1743 – 1747, 1791", *ANRI*. No. 2474-355.

meninggalkan tanah air atau kampung halaman. Mereka yang meninggalkan Makasar tersebut mungkin berubah menjadi penjahat yang digolongkan sebagai bandit sosial,<sup>457</sup> yang berusaha mempertahankan hidup dan menemukan kembali status sosial mereka.

Seorang sejarawan kolonial Belanda menyebutkan bahwa armada perompak Bugis banyak berkeliaran di perairan Indonesia. Mereka memiliki pangkalan di sebuah pulau dekat Samarinda dan juga mendukung sultan-sultan tertentu di Kalimantan dalam konflik intern dalam istana. Bajak laut Bugis mendapatkan tempat yang terhormat, atau paling tidak dilindungi para penguasa di sana, atau dibiarkan bersembunyi di wilayah mereka dari pengejaran pemerintah Belanda. Hal itu terjadi karena salah satu sasaran para bajak laut Bugis adalah kapal-kapal belanda VOC yang mereka benci dan dianggap musuh mereka.<sup>458</sup> Bajak laut Bugis itu diduga adalah para pedagang dan pelaut Bugis dan Makasar yang terusir dari Makasar sebagai akibat perang Makasar tahun 1666.

Aksi-aksi perompakan bajak laut Bugis di luar Sulawesi Selatan dianggap mengganggu dan merugikan perdagangan VOC dan pedagang pribumi lainnya. Belanda secara ceroboh menganggap semua pelaut Bugis sebagai bajak laut, sementara penduduk pribumi menyebutnya sebagai *lanun* yang tidak selalu bermakna negatif. Pada awalnya mereka adalah para pelaut dan juga pedagang lokal yang mengembara secara berkelompok-kelompok sambil melakukan perlawanan kepada

---

<sup>457</sup> AB Lopian, *Orang laut, Bajak Laut, Raja Laut* (Sejarah Kawasan Laut Sulawesi abad XIX). (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), hlm. 45.

<sup>458</sup> *Migrasi Bugis Dari Pelaut Menjadi Raja* <http://www.academia.edu/4325055/>, dikunjungi 21 Mei 2020; Bernard Vlekke, *Nusantara : a history of Indonesia*, The Hague: Van Hoeve, 1959, hlm. 200.

Belanda, akan tetapi karena tidak berhasil dan berkepanjangan, mereka akhirnya melakukan tindak kejahatan dengan cara merampok dan jika sasaran melawan terpaksa dibunuh dengan tujuan untuk bertahan hidup. Orang-orang Bugis melakukan perbuatan tersebut secara terus menerus, akhirnya menjadi profesi yang bersifat endemik yaitu sebagai bajak laut. Mereka selanjutnya menyebar di berbagai pulau di perairan Nusantara, sejalan dengan sifat dan dorongan mereka sebagai pelaut dan perantau, tergeser oleh kelompok bajak laut yang lain, atau terusir karena dikejar armada Belanda.

Orang Bugis yang dikenal sebagai pelayar dan pedagang, juga sebagai *lanun* (bajak laut). Mereka mencuri dan menangkap orang untuk diperjualbelikan sebagai budak. Menurut Pires, orang Bugis membawa hasil perompakan untuk dijual di Jumaia, dekat Pahang di Semenanjung Malaya.<sup>459</sup> Bajak laut Bugis memiliki pangkalan atau tempat persembunyian di Pulau Bawean.<sup>460</sup> Seorang bajak laut dari Bugis bernama Nachoda Raga tinggal di Bengadong (Ketapang) untuk melakukan perdagangan budak. Budak digunakan untuk bekerja di ladang, memotong kayu, memancing, dan kadang terlibat dalam perompakan.<sup>461</sup> Budak adalah seseorang yang dapat diperjualbelikan dan menjadi properti bagi orang lain. Budak digunakan untuk pekerjaan domestik maupun pekerjaan di luar rumah. Pekerjaan domestik seperti mencuci, menyapu, mengasah anak dan menajga rumah. Kegiatan di luar rumah yang

---

<sup>459</sup>Nordin Hussin, "Pedagang Bugis dan Kuasa Eropah di Selat Melaka, 1500-1800", *Sari* 26 (2008), hlm. 204.

<sup>460</sup>Anwar., "Tiga Zaman Suku Bajo Menguasai Perairan Nusantara", *Seminar Nasional Sejarah III, 28 Oktober 2017-FKIP Universitas Sriwijaya, Palembang*, hlm. 25.

<sup>461</sup>Ota Atsushi., "Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820", *Indonesia, No. 90, Trans-Regional Indonesia over One Thousand Years (October 2010)*, hlm. 84.

dilakukan yaitu menanam lada, padi, tebu, sayuran, kacang dan sirih. Mereka juga memanen produk tanaman, memelihara ternak, pekerja bangunan, tukang kayu, pembuat furnitur dan menjaga toko.<sup>462</sup>

Pada abad XVII, bajak laut Bugis melakukan perompakan di Laut Sulu. Mereka menculik orang untuk diperjualbelikan sebagai budak. Budak ini dipergunakan untuk menangkap hewan-hewan laut yang akan diekspor ke Cina.<sup>463</sup> Armada bajak laut Bugis memiliki pangkalan utama di dekat Samarinda di Kesultanan Kutai, pantai timur Kalimantan. Mereka juga membantu sultan-sultan Kalimantan di pantai barat yang terlibat dalam peperangan internal kerajaan.<sup>464</sup> Pada 1669, sebagian besar orang Bugis bermigrasi dan membentuk armada besar yang dipimpin oleh para bangsawan Bugis. Karena reputasinya yang baik, kedatangan mereka diterima oleh sebagian besar penguasa lokal di bagian timur Kepulauan Melayu. Di kepulauan ini mereka juga terlibat dalam aksi perompakan di laut, meskipun bukan untuk keuntungan pribadi.<sup>465</sup>

Pada abad XVIII, bajak laut Bugis menjadikan pantai Blambangan sebagai tempat untuk persembunyian.<sup>466</sup> Pada masa ini, kelompok bajak laut Bugis yang beroperasi di Pantai Malaya

---

<sup>462</sup>Bondan Kanumoyoso, *Orang-orang yang diperjualbelikan: Aspek Sosial Ekonomi Perdagangan Budak di Daerah Sekitar Batavia, 1710-1740*, dalam Djoko Marihandono. "Titik Balik Historiografi di Indonesia", (Jakarta: Wedatama Widya Sastra, ....), hlm. 70 dan 78.

<sup>463</sup>Singgih Tri Sulistiyono., *Diaspora Maritim dan Proses Formasi „Keindonesiaan“*; hlm. 245.

<sup>464</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 230.

<sup>465</sup>Stefan Eklöf Amirell., *Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia*, hlm. 98.

<sup>466</sup>Anwar., "Tiga Zaman Suku Bajo Menguasai Perairan Nusantara", hlm. 25.

dan perairan Riau memindahkan operasi perompakan di sekitar Selat Malaka dan pantai timur Sumatera. Bajak laut itu umumnya berasal dari pangkalan *lanun* di Kalimantan Utara yang berpusat di Teluk Marudu dan Tempasuk. Kehadiran bajak laut di perairan Riau sebagai bentuk perlawanan terhadap kolonial Belanda yang menguasai perdagangan timah. Saat itu perdagangan timah sudah dikuasai oleh orang-orang Bugis. Kedudukan bajak laut di perairan Riau dan pantai timur Sumatera diperkuat dengan adanya pangkalan di daerah Reteh, yang letaknya antara muara sungai Jambi dan Indragiri. Pemerintah Belanda menyebutkan bahwa bajak laut di Reteh mampu mengerahkan seribu tenaga laki-laki bersenjata. Mereka memiliki 10 hingga 12 buah kapal yang masing-masing berukuran 8 koyang hingga 10 koyang, atau sekitar 16 ton hingga 20 ton. Awak kapalnya skitar 50-80 orang. Mereka juga mempersenjatai dengan satu meriam kaliber besar ditambah dua meriam kaliber kecil. setiap tahun, pangkalan bajak laut di Reteh melakukan aksi perompakan di perairan sekitarnya. Pangkalan di Reteh digunakan sebagai batu loncatan untuk memperluas wilayah operasi.<sup>467</sup>

Pada awal abad XVIII, bajak laut di Wajo yang dipimpin oleh La Ma''dukelleng memiliki wilayah operasi di Selat Makassar. Kelompok ini dikenal sebagai armada *gora''e* (bajak laut). Armada bajak laut mengganggu dan berperilaku jahat, namun rakyat Sulawesi Selatan menganggap La Ma''dukelleng dan pasukannya dianggap sebagai pahlawan. Rakyat Sulawesi Selatan mengakui kekuatan armada *gora''e* dan memuji kekuatan La Ma''dukelleng dalam menghadapi VOC di Ujungpandang.<sup>468</sup>

---

<sup>467</sup>Andrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 202-203.

<sup>468</sup>Adrian B. Lopian., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, hlm. 160.

Salah satu wilayah operasi bajak laut Bugis pada awal abad XVIII di Teluk Tomini, Gorontalo. Perairan Gorontalo merupakan sarang para bajak laut dari Makassar, Mandar, Mindanao, dan Tobelo. VOC berkesimpulan bawa perairan Gorontalo, khususnya di Teluk Tomini sangat rawan terhadap aktivitas para bajak laut yang sangat merugikan. Wilayah perairan itu ditempatkan pasukan militer untuk mengawasi dan mengendalikan para bajak laut. Para raja (*olongia*) Gorontalo melalui suatu perjanjian kerjasama diwajibkan untuk ikut terlibat dalam pemberantasan bajak laut. Raja Gorontalo diwajibkan menyerahkannya kepada VOC jika berhasil menangkap bajak laut.<sup>469</sup> Bajak laut Bugis dan Makassar mempunyai kelebihan daripada bajak laut lainnya, karena mereka mendirikan pangkalan sebagai tempat istirahat, persembunyian, dan tempat mempersiapkan penyerangan yang letaknya strategis, yaitu tersembunyi tetapi dekat dengan pelabuhan besar sebagai tempat persinggahan kapal-kapal dagang. Dua pangkalan utama bajak laut Bugis dan Mandar adalah di Kwandang<sup>470</sup> dan Kalangkangan.<sup>471</sup> Pada setiap pangkalan selalu terdapat pemimpinnya, yang bertugas membangun saling hubungan (jaringan) dengan pangkalan-pangkalan yang lain agar bisa saling membantu atau bekerjasama ketika menghadapi calon korban yang kuat dan melawan.<sup>472</sup> Para bajak laut Bugis dan Mandar juga menjalin hubungan kerjasama dengan para bangsawan Gorontalo

---

<sup>469</sup>Harto Juwono & Y. Hutagalung, *Limo lo pahalaa : sejarah Kerajaan Gorontalo*, Yogyakarta : Ombak, 2005, hlm. 74-75; Hasanuddin, "Pelayaran Niaga, Bajak Laut, Perkampungan Pedagang di Gorontalo", dalam jurnal *WALASUJI* Volume 9, No. 2, Desember 2018: 268

<sup>470</sup>Kwandang sekarang adalah sebuah kecamatan di Kabupaten Gorontalo Utara, Provinsi Gorontalo.

<sup>471</sup>*Kalangkangan* sekarang adalah sebuah kelurahan di Kecamatan Galang, Kabupaten Tolitoli, Provinsi Sulawesi Tengah

<sup>472</sup>Harto Juwono & Y. Hutagalung, *Limo lo pahalaa* 2005, hlm. 108-109

tertentu. Pihak VOC seringkali mengalami kerugian karena sejumlah kapal-kapalnya, terutama perahu-perahu sewaan dari penduduk pribumi menjadi korban serangan para bajak laut.

Salah seorang jawara dan pimpinan bajak laut Bugis yang terkenal di Gorontalo pada masa itu adalah Sarena. Ia bersama anak buahnya sering melakukan berbagai aksi-aksi perompakan dan penculikan orang di wilayah pesisiran yang kemudian dijual sebagai budak ke Buton. Penguasa atau raja (*olongia*) Gorontalo tidak mampu menghadapi bajak laut Bugis dan Mandar. Pada 1702, Gubernur VOC di Ternate, Maluku mengirim ekspedisi Angkatan Laut untuk menyerang pangkalan-pangkalan bajak laut Bugis dan Mandar. Ekspedisi itu berhasil mengusir para bajak laut dari Gorontalo. Pada 1703, pasukan Angkatan Laut VOC ditarik kembali ke Ternate. Bajak laut kembali merebak di Gorontalo setelah kepergian pasukan Angkatan Laut VOC. Bajak laut menjadi lebih sering melakukan aksi-aksi perompakan sehingga sangat merugikan perdagangan VOC. Pada 1705, VOC mendirikan benteng dengan pasukan dan persenjataannya di muara Sungai Gorontalo. Benteng itu dikenal dengan nama *Fort Nassau*. Benteng difungsikan sebagai markas tentara yang sewaktu-waktu bisa digerakkan untuk menyergap para bajak laut. Benteng itu juga untuk melindungi kantor dagang atau loji-loji dan gudang-gudang VOC di Gorontalo.

Aktivitas bajak laut di Teluk Tomini tidak kunjung mereda dan justru semakin meningkat, meskipun telah di bangun benteng di Gorontalo. Pada November 1716, pasukan VOC di Gorontalo meminta bantuan kepada penguasa VOC di Manado.<sup>473</sup> Pimpinan VOC di Manado segera mengirimkan kapal-kapal penjelajah

---

<sup>473</sup>Hoge regering, “Stukken betreffende de bestrijding van zeeroverij. 1743 – 1747, 1791”, *ANRI*: No. 4347; Harto Juwono & Y. Hutagalung, *Limo lo pahalaa* 2005, hlm 121.

bersenjata yang secara berkala untuk melakukan patroli di Teluk Tomoni. Aktivitas bajak laut Bugis dan Mandar berkurang, mereka mendirikan pangkalan baru di Buol (sekarang adalah sebuah kabupaten di Provinsi Sulawesi Tengah). Pemilihan tempat itu karena mereka memang telah menjalin hubungan kerjasama perdagangan dengan penguasa dan para bangsawan Buol. Pihak VOC yang merasa resah akibat masih beroperasinya bajak laut Bugis dan Mandar memutuskan mengirim pasukan yang lebih besar ke Gorontalo. Pimpinan VOC di Maluku mengirim ekspedisi pasukan armada laut di bawah pimpinan Kapten Elias van Stade ke Teluk Tomini, Gorontalo. Ekspedisi itu berhasil dan untuk sementara waktu berhasil mengusir para bajak laut Bugis dan Mandar dari wilayah perairan Teluk Tomini.<sup>474</sup> Pada 1784, bajak laut Bugis dikalahkan oleh Angkatan Laut Belanda di Selat Malaka. Sebuah skuadron Angkatan Laut dari Belanda dikirim ke Nusantara untuk memperkuat armada VOC dalam misi penumpasan bajak laut.<sup>475</sup>

Bajak laut Bugis hanya pergi sementara dari perairan Gorontalo, meskipun telah diusir pasukan VOC. Pada 1790, bajak laut Bugis telah kembali dan bersekutu dengan para bajak laut dari Sulu. Gerombolan bajak laut Bugis yang kembali berkeliaran di Teluk Tomini Gorontalo tersebut dipimpin Puang Nyili. Pada tahun itu, hampir terjadi penyerangan atau penyerangan terhadap perwakilan VOC yang ditempatkan di Kwandang. Bajak laut Bugis melakukan penyerangan itu karena seorang anak Puang Nyili yang bernama Labajo dibunuh oleh perwakilan VOC di Kwandang.

---

<sup>474</sup>“Omschrijving Brief over gesloten overeenkomst met Radja's tegen zeeroof in Gorontalo, Celebes”, *Nationaal Archief Den Haag* (NAH), 2.10.02. No. 456; Harto Juwono & Y. Hutagalung, *Limo lo pahalaa* 2005, hlm 123-124).

<sup>475</sup>Bernard H.M. Vlekke., *Nusantara: Sejarah Indonesia*, hlm. 263.

Pasukan bantuan VOC dari Ternate yang telah datang dengan jumlah dan persenjataan lebih besar dan lengkap daripada pasukan Puang Nyili membuat penyerangan dibatalkan.<sup>476</sup> Pada awal abad XIX, aktivitas bajak laut Mandar semakin mendominasi perompakan dan perdagangan di wilayah perairan Teluk Tomini, yang mengakibatkan para bajak laut Bugis secara berangsur-angsur mundur meninggalkan wilayah itu.

Bajak laut Bugis dan Makasar juga beroperasi di pantai utara dan timur Sulawesi. Mereka memiliki kelebihan dibanding dengan pera bajak laut lainnya. Mereka memiliki pangkalan terpenting di Donggala yang digunakan untuk mengawasi dan mengintai kapal-kapal yang melintasi Teluk Palu.<sup>477</sup> Orang-orang Bugis tidak hanya melakukan perompakan, mereka juga melakukan aktivitas perdagangan, terutama dengan para penguasa dan bangsawan Gorontalo, Limboto, Parigi, dan Buol. Mereka menjual barang-barang dagangan dari hasil perompakan. Barangkali inilah yang menyebabkan para penguasa dan bangsawan Gorontalo lebih suka berdagang dengan orang-orang Bugis daripada dengan VOC, karena tentu lebih memperoleh keuntungan yang lebih besar.

Pada paruh kedua abad XVIII, bajak laut Iranun dari Filipina Selatan melakukan serangan terhadap pesisir dan jalur pelayaran di sekitar Laut Sulawesi. Mereka menyerang pemukiman pantai yang tidak terlindungi dan menyerang kapal berlayar yang membawa komoditas berharga dari Cina dan Barat. Pasca melakukan perompakan, mereka kembali ke wilayah terpencil

---

<sup>476</sup>Harto Juwono & Y. Hutagalung, *Limo lo pahalaa* 2005 , hlm. 168.

<sup>477</sup>“Omschrijving Rapport over krijgsverrichtingen tegen zeerovers bij N.K. Celebes in 1822 Rubriek Zeeroverijen” *Nationaal Archief Den Haag* (NAH) 2.10.02. No. 462; Hasanuddin, “Pelayaran Niaga”, 229; Harto Juwono & Hutagalung: *Limo lo pahalaa* 2005 , hlm 108-109

untuk berunding. Seringkali keberadaan bajak laut disponsori oleh penguasa dari Sulu, Cotabato, Siak, dan Sambas.<sup>478</sup> Pada akhir abad XVIII, bajak laut Iranun melakukan aktivitas perompakan di ceruk teluk di hutan bakau dan terumbu karang di perairan di sekitar Laut Sulawesi. Mereka merompak kapal dagang Spanyol, Belanda, Inggris, Bugis, dan Cina. Mereka merompak kapal yang bermuatan timah, opium, rempah-rempah, mesiu, dan budak yang menuju atau dari pusat perdagangan Manila, Makassar, Batavia, dan Penang. Aktivitas bajak laut tersebut merupakan ancaman terbesar perdagangan laut di masa itu.<sup>479</sup>

Pada akhir abad XVIII hingga awal abad XIX, bajak laut Bugis yang dipimpin oleh Panglima Ramim, Hanun, dan Aru Mampu menyerang beberapa wilayah Kesultanan Palembang. Bajak laut Bugis berusaha merampok timah yang telah ditambang oleh pihak kesultanan. Keberadaan bajak laut telah mengacaukan hubungan ekonomi antara Palembang dan pemerintah kolonial Belanda. Palembang merugi karena timah yang ditambang dirampok oleh bajak laut. Akibatnya pemerintah kolonial Belanda kehilangan hak monopoli timah di wilayah Kesultanan Palembang.<sup>480</sup>

---

<sup>478</sup>James F. Warren., "A Tale Of Two Centuries The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at The End of The Eighteenth and Twentieth Centuries", dalam Peter Boomgaard (ed), *A World of Water: Rain, Rivers And Seas in Southeast Asian Histories*, (Leiden: KITLV Press, 2007), hlm.131.

<sup>479</sup>James F. Warren., "A Tale Of Two Centuries The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at The End of The Eighteenth and Twentieth Centuries", dalam Peter Boomgaard (ed), *A World of Water: Rain, Rivers And Seas in Southeast Asian Histories*, hlm. 133.

<sup>480</sup>Muhammad Ilham., "Diplomasi Politik Kesultanan Palembang dan Kolonial Belanda Tanggal 23 Mei 1803", *Medina-Te, Vol. 13 Nomor 2, Juni 2017*, hlm. 201-202.

Pada 1846, bajak laut Bugis memiliki pangkalan di Pulau Komodo dan Sape, Sumbawa Timur. Mereka menyerang desa-desa di pantai utara Sumba dan menangkap penduduknya untuk dijadikan budak yang diperjualbelikan. Menurut legenda, orang Komodo menyebutkan bahwa para bajak laut berasal dari negeri bajak laut, Butung (mungkin Buton) di Sulawesi Tenggara.<sup>481</sup> Pada 1848, kapal bajak laut Bugis mengangkut sekitar 500 hingga 1.000 budak, sekitar 100 budak dibeli dari Pulau Serwatty<sup>482</sup>. Para budak merupakan tahanan perang, orang yang dituduh melakukan tindak pidana, dan sisanya merupakan anak-anak yang diculik. Kapal bajak laut Bugis mengangkut budak ke Sulawesi, Kalimantan, hingga Siam.<sup>483</sup>

---

<sup>481</sup>Didik Pradjoko., “Asal Usul Nenek Moyang dan Integrasi Masyarakat yang Tercermin dalam Cerita Tradisi Lisan Maritim di Kawasan Laut Sawu Nusa Tenggara Timur” *Prajnaparamita*, 02/2014, hlm. 17.

<sup>482</sup>Pulau Serwatty atau Kisar adalah pulau terluar Indonesia yang terletak di Selat Wetar dan berbatasan dengan Timor Leste.

<sup>483</sup>Fanada Sholihah, Yety Rochwulaningsih, dan Singgih Tri Sulistiyono, “Slave-Trade Syndicates: Contestation of Slavery between Local Rulers, Europeans, and Pirates in Nineteenth-Century Timor”, *Journal of Maritime Studies and National Integration*, 3 (1), hlm. 43.

## **BAB VII**

### **SIMPULAN**

Sebelum atau pada waktu kedatangan orang-orang Barat di Sulawesi Selatan, masyarakat Bugis baik Bugis Wajo maupun Makasar, telah mempunyai struktur sosial yang mapan dalam berbagai aspeknya, baik sosial, ekonomi, budaya maupun politik pemerintahan. Struktur sosial yang mapan itu sangat mendukung kehidupan sosial-ekonomi baik dalam sektor pertanian, perkebunan, perdagangan, industri rumahan (*home industry*), perikanan yang juga diperkuat oleh tradisi kelautan masyarakat Bugis. Kemapanan sosial itu kemudian juga didukung oleh munculnya kekuatan sosial politik dan pemerintahan yaitu adanya beberapa kerajaan di Sulawesi Selatan yaitu Luwu, Goa, Bone, Soppeng dan Wajo Sementara kemapanan sosial ekonomi dapat diketahui dari aktivitas dari berbagai sektor perdagangan pelayaran dan pertanian, yang didukung dengan aktivitas yang dinamis sektor industri rumahtangga.

Akan tetapi kemapanan sosial itu terusik, bahkan terbelengket sebagai akibat konflik-konflik intern di antara kerajaan-kerajaan di Sulawesi Selatan, yang selanjutnya mengakibatkan terganggunya secara serius kehidupan politik dan ekonomi. Hal itu selanjutnya mendorong terjadinya pengungsian penduduk dan juga sebagian bangsawan yang tertekan dan terpinggirkan. Bahkan pengungsian itu berlanjut dengan terjadinya gelombang perantuan yang menetap atau diapora. Konflik-konflik intern di antara kerajaan-kerajaan di Sulawesi Selatan menjadi semakin parah dan berdarah-darah, sehubungan dengan intervensi Belanda VOC yang mencapai puncaknya pada peristiwa Perang Makasar tahun 1666. Selanjutnya aliansi Kompeni dengan Kesultanan Bone akhirnya mempercepat

berakhirnya perang tersebut yaitu dengan jatuhnya kota pelabuhan Makasar dalam kekuasaan Belanda, yang ditandai dengan ditandatanganinya Perjanjian Bongaya. Berdasarkan perjanjian itu kota pelabuhan Makasar sepenuhnya berada dalam kekuasaan Belanda, sehingga para pedagang pribumi baik Bugis maupun Makasar tersingkir dari pelabuhan Maskasar.

Pihak Belanda tentu saja sangat diuntungkan dengan dikuasainya Pelabuhan Makasar, karena pelabuhan itu sangat strategis sebagai pusat dan jalur penghubung perdagangan dengan pulau-pulau di sebelah timur Sulawesi, terutama kepulauan Maluku dan Papua. Sebaliknya para pedagang dan pelaut pribumi menjadi sangat dirugikan karena tidak bisa beraktivitas lagi di pelabuhan Makasar. Sebagai akibat lebih lanjut dari Perang Makasar dan dikuasainya Makasar oleh Belanda adalah semakin banyaknya pengungsi yang meninggalkan tanah air mereka di Sulawesi Selatan, terutama mereka dari etnis Bugis dan Makasar. Pengungsian secara massal itu dilakukan oleh penduduk dalam berbagai strata sosialnya, baik pedagang, pelaut, petani dan juga para kepala pribumi termasuk para bangsawan. Bahkan juga terjadi pengungsian dari komunitas-komunitas masyarakat dari daerah tertentu yang dipimpin oleh para kepala atau bangsawan setempat. Pengungsian secara massal dan setengah terorganisir inilah yang kemudian berlanjut menjadi perantuan yang bersifat menetap. Di tempat-tempat perantau para pengungsi itu tetap melestarikan dan mempertahankan tradisi dan budaya yang dibawa dari tanah air mereka, atau oleh para ahli disebut dengan istilah diaspora. Akan tetapi gerakan merantau yang berlanjut dengan diaspora itu juga didorong oleh budaya masyarakat Bugis yang terkenal dengan sebutan "*sompe*", yaitu tradisi merantau ke daerah atau pulau lain baik untuk menetap atau untuk sementara saja..

Sehubungan dengan hal itu diaspora orang-orang Bugis dan Makasar tidak mengakibatkan tenggelamnya mereka dalam budaya

di tanah-tanah perantauan, akan tetapi sebaliknya banyak di antara mereka secara kreatif berhasil muncul sebagai pemenang baik dalam bidang politik maupun ekonomi, dengan tetap mempertahankan tradisi sosial budaya tanah leluhur. Di Semenanjung Melayu, terutama di Johor, Riau Lingga dan Kalimantan Timur (Pagatan) misalnya, mereka disambut dengan rasa persaudaraan oleh penduduk dan penguasa setempat, bahkan beraliansi dengan mereka, sehingga berhasil ikut ambil bagian dalam kekuasaan politik dan pemerintahan. Sebagai contoh pada tahun 1874 raja Banjarmasin memberi gelar Kapiten Laut Pulo kepada cucu perantau Bugis di sana yaitu Puanaan Dekke , yang diberi izin mendirikan kerajaan di Pagatan. Demikian juga di Johor perantauan Bugis telah berkembang sedemikian rupa sehingga bisa ambil bagian dalam dinamika politik pemerintahan, dan dapat dikatakan jauh lebih menonjol dibandingkan dengan orang-orang perantauan dari etnik lain.. Di tempat lain seperti Singapura, Kalimantan Barat, Bali dan sebagainya para perantau Bugis secara kreatif berhasil mengembangkan perdagangan lokal dan juga menjalin saling hubungan dagang dengan daerah-daerah di tanah leluhur mereka di Sulawesi Selatan. Sementara di Pulau Jawa, sejalan dengan jiwa petarung orang-orang Bugis, mereka melibatkan diri dalam konflik-konflik di kerajaan Mataram Islam dan di Kesultanan Banten sebagai tentara atau prajurit bayaran.

Dapat dikatakan bahwa perantauan orang-orang Bugis yang kemudian terkenal sebagai pelaut ulung, menjadi penguasa di beberapa kerajaan-kerajaan Islam di Nusantara, sebagai pedagang dan petani yang sukses dan juga sebagai serdadu bayaran telah mewarnai catatan sejarah Indonesia, terutama selama abad XVIII dan 19. Akan tetapi tidak perlu diungkiri juga bahwa semangat petarung dan rasa dendam orang-orang Bugis dan Makasar sebagai sisa-sisa warisan dalam mempertahankan tanah air selama perang Makasar, telah mengantarkan sebagian orang Bugis menjadi bajak

laut. Pada awalnya mereka adalah para pelaut dan pedagang pribumi Bugis dan Makasar yang tersingkir dari Makasar yang telah dikuasai Kompeni VOC, sambil terus melakukan perlawanan terhadap kompeni dimanapun mereka berada. Akan tetapi karena perlawanan yang berkepanjangan itu memang tidak berhasil, maka untuk mempertahankan hidup terpaksa harus melakukan tindak kejahatan yaitu merampok di laut. Tindakan semacam itu, oleh Belanda dianggap sebagai aksi-aksi bajak laut yang bersifat kriminal. Dengan demikian tindakan perompak yang pada awalnya merupakan perlawanan dan saranan utamanya adalah orang Belanda, karena tidak berhasil dan bekepanjangan akhirnya telah berubah menjadi profesi yaitu sebagai bajak laut dengan sasaran siapapun di laut yang bisa dijadikan korban.

Akan tetapi bajak laut Bugis tidak bisa disamakan atau dikategorikan seperti kelompok bajak laut utama di Nusantara yaitu orang-orang Sulu, Melayu dan Papua-Tabelo, yang merupakan biang keladi dan sangat mewarnai aksi-aksi bajak laut di Asia Tenggara. Meskipun demikian ada kelompok-kelompok tertentu pelaut-pelaut Bugis yang oleh Belanda diberi label sebagai bajak laut yang ditakuti. Hanya saja reputasi mereka sebagai bajak laut tidak selalu dianggap sebagai aib bagi masyarakat Bugis tertentu mengingat alasan dan tujuannya, bahkan sebaliknya dianggap sebagai kebanggaan etnis yang diekspresikan dalam dalam karya-karya sejarah dan kesusasteraan populer.

Pada abad XVII dan XVIII, aktivitas gerombolan bajak laut Bugis terutama dilakukan di Teluk Tomini atau Gorontalo dan Sulawesi Utara. Di perairan Teluk Tomini yang aman dan strategis itu juga beroperasi para bajak laut Makassar, Mandar, Sulu (khususnya dari Pulau Magindano), dan Tobelo. Sehubungan dengan hal itu pada zaman VOC sudah ditempatkan armada laut Kompeni VOC dengan tujuan untuk mengendalikan dan juga memberantas aksi-aksi bajak laut. Pada akhir abad XVIII, para

bajak laut Bugis terdesak oleh bajak laut Mandar dan Magindano sehingga mereka mengundurkan diri dari perairan Teluk Tomini dan menyebar di berbagai perairan di wilayah Nusantara.

Pada abad XIX, ketika angkatan laut Hindia Belanda juga diberi tugas untuk memberantas bajak laut di Nusantara dengan kapal-kapal perang berteknologi baru baik dengan kapal bermesin uapnya dan persenjataan yang lebih modern, bajak laut Bugis juga semakin menghilang dari peredaran dan aksi-aksinya di perairan Hindia Belanda. Diperkirakan mereka beradaptasi dan bergabung dengan rekan-rekan mereka para perantauan Bugis yang sukses di berbagai wilayah Hindia Belanda khususnya di Semenanjung Melayu. Sebaliknya para jawara bajak laut dari Kepulauan Sulu yang jauh lebih profesional dan didukung oleh masyarakat dimana mereka berasal yang banyak memanfaatkan korban-korban bajak laut untuk dijual atau dijadikan sebagai budak, masih tetap bertahan dan berpetualang di perairan Hindia Belanda. Hanya saja wilayah operasi mereka lebih bergeser ke wilayah timur Hindia Belanda, khususnya di sepanjang pantai Sulawesi dan sekitarnya. Bahkan sebagian di antara mereka bergabung dengan para bajak laut Tabela dari Halmahera. Pada periode itu banyak orang-orang Bugis di Sulawesi Selatan yang menjadi sasaran bajak laut dari Sulu. Berdasarkan laporan markas angkatan laut Hindia Belanda yang ditempatkan di Makasar, Menado dan Maluku yang kemudian dipublikasikan dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde*, diterbitkan oleh *Het Tijdschrift Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen (TBG)*, yang dalam laporan ini adalah terbitan tahun 1854, 1855, 1856 dan 1858, lebih banyak laporkan orang-orang Bugis menjadi korban-korban perompakan dan penculikan para bajak laut dari Kepulauan Sulu daripada orang-orang dari etnik lainnya.

Sebagai simpulan akhirnya adalah bahwa ada sebagian kecil perantauan Bugis yang berprofesi sebagai bajak laut di Hindia

Belanda terutama pada abad XVII dan XVIII. Akan tetapi tidaklah benar bahwa perantauan Bugis, lebih-lebih suku Bugis, distigmatisasi sebagai suku bajak laut. Faktanya sebagian besar perantauan Bugis banyak meraih kesuksesan dalam bidang politik dan ekonomi berkat ketrampilan (*skill*) mereka yang diwarisi dari tanah leluhur mereka dan dikembangkan di tanah-tanah perantauan.

## DAFTAR PUSTAKA

### ARSIP

- “Berigten Omtrent den Zeeroof in den Nederlandschen-Archipel over 1858”, dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde*, diterbitkan *TBG*, jilid VIII, 1858
- “Berigten omtrent den Zeeroof in Nederlandsch-Indisechen Archipel over 1855”, dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, land-en Volkenkunde*, diterbitkan oleh *TBG*, Jili VI, Batavia, Lange & Co., 1856
- “Berigten Over de Zeeroof in den Nederlandschen Archipel over 1854”, dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-en Volkenkunde*, diterbitkan oleh Het *Tijdschrift Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen (TBG)* , Jilid VII, Batavia: Lange & CO. 1858
- “Nijverheid op Celebes”, *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie (TNI)*, 16, II, Zalt - Bommel: Joh. Noman en Zoon, 1854
- “Omschrijving Brief over gesloten overeenkomst met Radja's tegen zeeroof in Gorontalo, Celebes”, *Nationaal Archief Den Haag (NAH)*, 2.10.02. No. 456
- “Omschrijving Rapport over krijgsverrichtingen tegen zeeroovers bij N.K. Celebes in 1822 Rubriek Zeeroverijen” *Nationaal Archief Den Haag (NAH)* 2.10.02. No. 462
- BJ Haga, “De Klappercultuur En Coprahandel in de Poelau Toedjoeh (Riouw,” *Koloniale Studien* (1920): 314–342

- Bruijn Kops, G.F. de (1854): 'Iets over de Zeevaart in den Indischen Archipel', *Tijdschrift voor Nijverheid en Landbouw in Nederlandsch-Indië*, 1, 21-69.
- C. Nooteboom, "Eastern Diremes" , dalam Koninklijke Vereeniging "Koloniaal Instituut" (Netherlands); Koninklijk Indisch Instituut te Amsterdam, Cultureel Indie, Vol. 1, 1939, Leide: E.J. Brill
- D.G. Stibbe en C. Spat, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, (ENI), vol. V, "s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1927
- D.G. Stibbe, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, vol. I. "s-Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1919
- H.J. Friedericy, "De standen bij de Boeginezen en Makassaren", Gedenkboek van de Nederlandsche deelneming aan de Internationale Koloniale, dalam *Bijdrage voor Koninklijk Instituut (BKI)*, 90, Gravenhage: Martinus Nijhoff ,1933
- Hoge regering, "Instructie voor de prauw-schippers en hun opzichters", *ANRI* No. 4352
- Hoge regering, "Stukken betreffende de bestrijding van zeeroverij. 1743 – 1747, 1791", *ANRI*: No. 4347
- Hoge regering, "Uytsettingh te doen na de hoeck van Croan op twee roovers" dalam "Stukken betreffende de bestrijding van zeeroverij. 1743 – 1747, 1791" , *ANRI*. No. 2474-355.
- P.A. van der Lith, A.J. Spaan en F. Fokkens, Joh.F. Snelleman, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, (Part I), 's-Gravenhage : Nijhoff ; Leiden : Brill, 1896-1905
- Pieter A. van der Lith, "Schetsen Uit de Geschiedenis van Nederlandsch – Indie", dalam *Nederlandsch Oost-Indië: beschreven en afgebeeld voor Nederlandsch volk*, Leiden: E.J. Brill,1893-1894

Rapport over krijgsverrichtingen tegen zeerovers bij N.K. Celebes in 1822", "Zeeroverijen", " *Nationaal Archief Den Haag* (NAD), 2.10.02, No. 462; P.J. Veth, *Aardrijkundig en Statistisch Woordenboek van Nederlandsch Indie*,

Tijdschrift voor Nederlandsch – Indie (TNI), 16<sup>de</sup> jaargang, vol II, Zalt-Bommel, Joh. Noman en Zoon, 1854

## BUKU

Abidin, A. Zainal., *Wajo Abad XV-XVII, Suatu Penggalan Sejarah Terpendam Sulawesi Selatan Dari Lontarak*. (Bandung: Alumni 1985)

\_\_\_\_\_, *Capita Selecta Sejarah Sulawesi Selatan* (Ujung Pandang: Hasanuddin Universiti Press, 1999)

Achadiati, Y., *Sejarah Peradaban Manusia “Zaman Sriwijaya”* (Jakarta: P.T. Gita Karya, 1988)

Afrinaldi., *Mochtar Naim: Merantau Sepanjang Masa*, (Depok : Tim Inisiator 80 Tahun Mochtar Naim dan Komunitas Bambu, 2013)

Akhmar, Andi Muhammad; Burhanuddin Arafah; dan Wahyuddin Padirman., *Strategi Budaya Orang Bugis Pagatan Dalam Menjaga Identitas Kebugisan Di Tengah Situasi Masyarakat Multikultur* (Makasar: Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin)

Ali, Andi Muhammad., *Bone Selayang Pandang* (Watampone: Depdikbud, 1986)

Alimuddin, Muhammad Ridwan., *Orang Mandar Orang Laut, kebudayaan Bahari Mandar Mengarungi Gelombang Perubahan Zaman* (Jakarta: KPG bekerjasama dengan yayasan Adikarya IKAPI, 2005)

- Ambari, Hasan., *Awal Masuknya Islam di Indonesia* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 1976)
- Amirell, Stefan Eklöf., *Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia* (Cambridge: Cambridge University Press, 2019)
- Ammarell, Gene., *Bugis Navigation. New Haven* (Connecticut: Yale University Southeast Asia Studies, 1999)
- Andaya, Leonard., *The Heritage of Arung Palakka: A History of South Sulawesi (Celebes) in the Seventeenth Century* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1981)
- Andaya Y., *The Kingdom of Johor (1641-1728): Economic and Political Developments* (Kuala Lumpur - London: Oxford University Press, 1975)
- Anoniem., *Ensiklopedi Nasional Indonesia* (Jakarta: Cipta Adi Pustaka, 1988-1991)
- Anoniem., *The New Encyclopaedia Britannic* (Chicago: Encyclopaedia Britannica, inc., 1977)
- Anwar., *Haluoleo dalam Berbagai Persepsi* (Kendari: Unhalu Press, 2009)
- Asba, Rasyid., *Kopra Makassar, Perebutan Pusat dan Daerah, Kajian Sejarah, Ekonomi, Politik Regional di Indonesia* (Jakarta: Yayasan Obor, 2007)
- Bahasa, Pusat Pembinaan Pengembangan., *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Jakarta: Balai Pustaka, 2001)
- Berlusconi, Giulia., “Piracy: History” dalam Beare M.E (Ed.), *Encyclopedia of Transnational Crime and Justice* (London: SAGE Publications, 2014)
- Burhanuddin, Safri, dkk., *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Dalam Proses Integrasi Bangsa* (Jakarta-Semarang: Pusat Kajian

Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara  
Lembaga Penelitian Undip Semarang - Pusat Riset  
Wilayah Laut dan Sumberdaya Non Hayati BRKP  
DKP, 2003)

Campbell, Peter., *The Archaeology of Piracy. Shipwrecks and Submerged Worlds* (England: University of Southampton, 2014)

Cartesao, Armando., *The Sumo Oriental of Tome Pires. An Account of the East. 2 Jilid. XXXIX dan XL terj. Armando Cartesao*, (London: Hakluyt Society, 1944)

de Jong, Christian G.F., *Nieuwe Hoofden, Nieuwe Goden , Geschidenis van de Tolaki en Tomoronene twee volkeren in Zuidoost –Celebed* (Indonesie), (Saarbr cken : Lap Lambert Academic Publishing, 2011)

Dick-Read, Robert., *Penjelajahan Bahari (Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika)*, (Bandung: PT Mizan Pustaka, 2008)

Dormeier, J. J., “Banggaisch Adatrecht”, In *Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde (VKI), VI.* (’s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1947)

Eklöf, Stefan., *Pirates in Paradise. A Modern History of Southeast Asia’s Maritime Marauders* (Copenhagen: Nordic Institute of Asian Studies, 2006)

Friedericy, H.J., “De standen bij de Boeginezen en Makassaren”, Gedenkboek van de Nederlandsche deelneming aan de Internationale Koloniale, dalam *Bijdrage voor Koninklijk Instituut* (BKI), 90, Gravenhage: Martinus Nijhoff ,1933

Furnivall, J. S., *Hindia Belanda* (Jakarta, Freedom Institute, 2009)

- Gaynor, Jennifer L., *Intertidal History in Island Southeast Asia: Submerged Genealogy and the Legacy of Coastal Capture* (Ithaca: Cornell University Press, 2017)
- Goetz, Philip W., *The New Encyclopaedia Britannic* (Chicago: Encyclopædia Britannica, 1999)
- Hamid, Abdur R., *Sejarah Maritim Indonesia* (Yogyakarta: Ombak, 2015)
- Harridge, Adrian., *Traditional Sailing Boat of Indonesia* (Singapura: Oxford University Press, 1985)
- Hasanuddin., *Pelayaran Niaga, Bajak Laut, Perkampungan Pedagang di Gorontalo*, (Manado: Balai Pelestarian Nilai Budaya Sulawesi Utara Jalan Katamso, Bumi Beringin Lingkungan Manado, 2018)
- Hawkins, Clifford W., *Praus of Indonesia* (London: Nautical Books, 1982)
- Held, G. J., *The Papuas of Waropen* (Den Haag: Martinus Nijhoff, 1957)
- Illous, Charles dan Philippe Grange., *Kepulauan Kangean: Penelitian Terapan untuk Pembangunan* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia bekerja sama dengan Ecole Francaise d'ExtremeOrient (EFEO) Universite de La Rochelle, 2013)
- Juwono, Harto dan Y. Hutagalung, *Limo lo pahalaa : sejarah Kerajaan Gorontalo* (Yogyakarta: Ombak, 2005)
- Kasim, Sultan., *Latar belakang perdjandjian persahabatan antara Arung Palakka dan Kompeni Belanda/VOC pada tahun 1669* (Makassar: IKIP, 1970)
- Kesuma, Andi Ima dan Lalu Murdi., *Napas Budaya dari Timur Nusantara* (Mataram: Arga Puji Press, 2015)
- Kesuma, Andi Ima., *Migrasi dan Orang Bugis* (Yogyakarta: Ombak, 2004)

- Kleinen, John dan Manon Osseweijer (ed.), *Series on Maritime Issues and Piraty in Asia*. (Singapore: IIAS/ISEAS, 2010)
- Lapian, A. B., *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX* (Depok: Komunitas Bambu, 2009)
- \_\_\_\_\_., *Pelayaran Pada Masa Sriwijaya Praseminar Penelitian Sriwijaya* (Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional, 1979)
- Leirissa, dkk., *Sejarah Perekonomian Indonesia* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 1999)
- Levang, Patrice., *Ayo Ke Tanah Sabrang: Transmigrasi Di Indonesia* (Jakarta : Kepustakaan Populer Gramedia (KPG): Forum Jakarta Paris [Paris]: Institut de recherche pour le d veloppement (IRD), 1997)
- Lewis, Brenda Ralph., *Bajak Laut: Dari Blackbeard Hingga Perompak Somalia terjemahan Desy Natalia* (Jakarta: Elex Media Komputindo, 2017)
- Lindbland J. Thomas., *Between Dayak and Dutch, The Economic History of Southeast Kalimantan 1880-1942* (Dordrecht: Foris, 1988)
- Lombard, Denys L., *Nusa Jawa Silang Budaya. Jilid 2. Terj.* (Jakarta: PT. Gramedia, 1996)
- Majul, C. Adib., *Muslim in the Philipines* (Manila: St. Mary s Publishing, 1973)
- Mattulada, *Latoa: Satu Lukisan Analitis Terhadap Antropologi Politik Orang Bugi* (Yogyakarta: Gadjah Mada Universiti Press, 1975)
- \_\_\_\_\_., *The establishment of Barisan Perjuangan (the Independence Partisan Troops) in South Sulawesi during the physical revolution in 1945-1950*

(Jakarta: Panitia Nasional Peringatan Hari Proklamasi Kemerdekaan ke-50 RI: Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia etc., 1995)

Nasir, Abdul Halim., *Sejarah Perak, Siri Pertama Zaman Prasejarah hingga Zaman Kedatangan Pengaruh Orang Luar*, (Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, Kementerian Pendidikan, 1997)

Nonci., *Sejarah Soppeng (Zaman Prasejarah sampai Kemerdekaan)* (Makassar: CV Aksara, 2003)

Noordholt, H.G. Schulte., *The Political System of The Atoni of Timor* (Verhandelingen van Het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land-en Volkenkunde, The Hague-Martinus Nijhooff, 1971)

Noorduyn, J.. *Een Achiende-ceuwese kroniek van Wadjo, Buginese Historiografi*, (s-Gravenhage: N.V. De Nederlandsche Boek-en Stendrukkerij v.h. H. L. Smits, 1955)

Nooteboom, Christian., *De Boomstamkano in Indonesie* (Leiden: NV Boekhandel en Drukkerij E. J. Brill, 1932)

Nourse, Jennifer W., “Sawerigading Di Tanah Asing: Mitos I La Galigo di Sulawesi Tengah”, dalam *Tapak-Tapak Waktu*, (Makassar: Innawa, 2005)

Ong-Webb, Gerrard Graham., “Piracy in Maritime Asia: Current Trend,” dalam Peter Lehr (ed.), *Violance at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism* (New York: Taylor & Francis Group, 2007)

Patunru, Abdul Razak Daeng, d.k.k., *Sejarah Bone* (Ujung Pandang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara, 1993)

Pelly, U., *Ara dan Perahu Bugisnya: Suatu Studi Pewarisan Keahlian Membikin Perahu Orang Bugis Kepada*

*Anak dan Keturunannya*, (Ujung Pandang: PLPIIS Universitas Hasanuddin, 1975)

Pelras, Christian., *Manusia Bugis* (Jakarta: Nalar, 2006)

\_\_\_\_\_., *The Bugis* (Cambridge, Massachusetts: Blackwell Publishers Inc., 1996)

Pires, Tomé., *Suma Oriental: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina & Buku Francisco Rodrigues*, terj. Andrian Angkasa dan Anggita Pramesti, (Yogyakarta: Ombak, 2014)

Poesponegoro, Marwati Djoened dan Nugroho Notokusanto., *Sejarah Nasional Indonesia Jilid III* (Jakarta: Balai Pustaka, 2010)

\_\_\_\_\_., *Sejarah Nasional Jilid II* (Jakarta: Balai Pustaka, 1984)

Raffles, T. S., *History of Java, Jilid I*, (Kual Lumpur: Oxford University Press, 1817, reprint 1976)

Rahim, Abdul Rauf., *Hubungan Perjanjian Bongaya Dengan Proses Kemunduran Kerajaan Gowa* (Ujung Pandang: Institut Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Fakultas Ilmu Sosial, 1974).

Rawlins, Joan., *Sarawak, 1839-1963*, (London: Macmillan, 1969)

Reid, Anthony., *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid 2: Jaringan Perdagangan Global* (Jakarta: Penerbit Obor, 2011b)

\_\_\_\_\_., *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara. Terj.* (Jakarta: LP3ES, 2004)

Roelofs, M.A.P. Meilink., *Asian Trade and European Influence: In The Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* (Netherlands: The Hague Martinus Nijhoff, 1962)

Rubin, Alfred., *Piracy, Paramountcy, and Protectorates* (Kuala Lumpur: Penerbit Universitas Malaya, 1974)

- Rutter, Owen, *The Pirate Wind: Tales of the Sea-Robbers of Malaya* (Singapore: Oxford University Press, 1986)
- Saleh, Nur Alam., *Perilaku Bahari Nelayan Makassar* (Makassar: Macca, 2012)
- Salleh, Norliah Mohd., “*Riwayat Hidup Penghulu Taib*” *Karangan Sejarah* (Johor: Persatuan Sejarah Malaysia Cawangan Johor, 1977)
- Santosa, Agus dkk., *Perantauan Orang Bugis Pada Abad ke 18* (Jakarta: Arsip Nasional republik Indonesia, 2015)
- Santoso, M. Imam., *Diaspora: Globalisasi, Keamanan dan Keimigrasian* (Bandung: Pustaka Reka Cipta, 1951)
- Sewang, Ahmad M., *Islamisasi Kerajaan Gowa* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2005)
- Soeroto., *Sriwijaya Menguasai Lautan* (Jakarta: Mutiara, 1975)
- Sulistiyono, Singgih Tri., *Diaspora Maritim dan Proses Formasi „Kändonesiaan”* (Bogor: Badan Informasi Geospasial, 2015)
- Suwitha, I Putu Gede., *Perahu Pinisi di Pesisir Dewata Sekitar Abad XIX* (Denpasar: Pustaka Larasan)
- Suwondo, Bambang., *Sejarah daerah Sulawesi Selatan* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah, Proyek Penerbitan Buku Bacaan dan Sastra Indonesia dan Daerah, 1978)
- Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth-Century South-East Asia* (Singapore: D. Moore, 1963)
- Utomo, Bambang Budi (ed.), *Pandanglah Laut Sebagai Pemersatu Nusantara* (Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata RI, 2007)

- van Kraaijenburg, Cornets de Groot., *Paper relating to the piracies committed in the Indian archipelago and to the measures adopted by the Netherland government in the years 1816 to 1845 for their repression : presented to both Houses of Parliament by command of Her Majesty*, (London: Harrison and Son, 1851)
- Velthoen, Esther J., “Wanderers, Robbers and Bad Folk’: the Politics of Violence, Protection and Trade in Eastern Sulawesi 1750-1850”, dalam A. Reid (ed.), *The Last Stand of Asian Autonomies* (London: Palgrave Macmillan, 1997)
- Verheijen, J.A.J., *Pulau Komodo: Tanah, Rakyat, dan Bahasanya* (Balai Pustaka, Jakarta, 1987)
- Vlekke, Bernard H.M., *Nusantara: Sejarah Indonesia* (Jakarta: Kepustakaan Populer Indonesia, 2008)
- W.P, Groeneveldt., *Historical Notes on Indonesia and Malaya Compiled from Chinese Sources* (Djakarta: Bhratara, 1960)
- Waal, E. de., *Bijdrage tot de kroniek en statistieck van den zeeroof in Nederlansch Indie, met Staatkundige toelichtingen Onze Indische financien Nieuwe reeks aantekeningen. Vol.3.* (s-Gravenhage, Nijhoff, 1879)
- Warren, James F., “A Tale Of Two Centuries The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at The End of The Eighteenth and Twentieth Centuries”, dalam Peter Boomgaard (ed), *A World of Water: Rain, Rivers And Seas in Southeast Asian Histories*, (Leiden: KITLV Press, 2007)
- \_\_\_\_\_, *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity* (Quezon City: New Day Publishers, 2002)

Wellen, Kathryn Anderson., *The Open Door: Early Modern Wajorese Statecraft and Diaspora* (Ithaca: Northern Illinois University Press, 2014)

Zacot, Francois - Robert., *Orang Bajo: Suku Pengembara Laut, Terj. Fida Muljono Laure dan Ida Budi Pranoto* (Jakarta: KPG dan Forum Jakarta-Paris, 2008)

Zainun, Nazarudin., *Antropologi Dan Sejarah Dalam Kearifan Tempatan* (Pulau Pinang: USM Press, 2015)

Zuhdi, Susanto., *Kerajaan Tradisional di Indonesia: Bima* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1997)

## **ARTIKEL DAN JURNAL**

Abdullah, Anzar., “Kerajaan Bone dalam Lintasan Sejarah Sulawesi Selatan”, dalam *Lensa Budaya: Journal of Cultural Sciences, Vol. 12, No. 2, Oktober 2017*

Ahmad, Ibrahim; Faris Ahmad; dan Shariff bin Harun., “Piracy in the Malacca Strait Around 19th Century: The West Missconception”, *JURNAL SULTAN ALAUDDIN SULAIMAN SHAH VOL 3 BIL 2 (2016)*

Ali, Ismail., “Perburuan Hamba, Perlanunan, dan Kempen Penghapusan Lanun di Sarawak: Perspektif Sejarah Maritim”, *SUSURGALUR: Jurnal Kajian Sejarah & Pendidikan Sejarah, No.1, Vol.1, Maret 2013*

Amir, Muhammad., “Pelayaran Niaga Mandar Pada Paruh Pertama Abad XX”, *WALASUJI Volume 10, No. 2, Desember 2019*

Amrifo, Viktor; Arya H. Dharmawan; Satyawan Sunito; dan Endriatmo Soetarto., “Sejarah Sosiologis Budaya Bernafkah Komunitas Adat Suku Duano”, *Paramita Vol. 24 No. 2 - Juli 2014*

- Anwar., “Tiga Zaman Suku Bajo Menguasai Perairan Nusantara”, *Seminar Nasional Sejarah III, 28 Oktober 2017-FKIP Universitas Sriwijaya, Palembang*
- Asba, Abdul Rasyid dan Ismail Ali., “The Mandar War, 1868-1869: An Annihilation Operation Against the Pirates”, *SOSIOHUMANIKA: Jurnal Pendidikan Sains Sosial dan Kemanusiaan, Vol.8(1) Mei 2015*
- Atsushi, Ota., “Pirates or Entrepreneurs? The Migration and Trade of Sea People in Southwest Kalimantan, c. 1770-1820”, *Indonesia, No. 90, Trans-Regional Indonesia over One Thousand Years (October 2010)*
- Braddel, R., “A Study of Ancient Times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca” *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society (1980)*
- Bustami, Abd. Latif., “Folklor Kangean: Suatu Kajian Cerita Bajak Laut (Lanun) Sebagai Sumber Sejarah Kawasan”, *BAHASA DAN SENI, Tahun 32, Nomor 2, Agustus 2004*
- Caldwell, Ian dan Kathryn Wellen., “Finding Cina: A New Paradigm for Early Bugis History”, dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde 173(2): 2017.296-324.*
- de Graaf, H. J., “De Opkomst van Raden Troenadjaja”, *Djawa 20 (1940)1*
- Gaynor, J. L., “Piracy in the Offing: The Law of Lands and the Limits of Sovereignty at Sea”, *Anthropological Quarterly, 85(3), 2012*
- Gibson-Hill, C.A., "The Indonesian Trading Boats reaching Singapore". dalam *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, 23, (February 1950). 108-138*

- Hasanuddin, “Pelayaran Niaga, Bajak Laut, Perkampungan Pedagang di Gorontalo”, dalam *jurnal WALASUJI Volume 9, No. 2, Desember 2018*
- \_\_\_\_\_., “Banggai in Shipping and Trading in The Eastern Region of Sulawesi in The 19th Century”, *Kapata Arkeologi, Volume 14 Issue 1, July 2018*
- Henley, D., “A Superabundance of Centers: Ternate and the Contest for North Sulawesi”. *Cakalele, 4,1993*
- Hoogervorst, Tom Gunnar., “Ethnicity and Aquatic Lifestyles: Exploring Southeast Asia’s Past and Present Seascapes”, *Water Hist (2012) 4*
- Hussin, Nordin., “Pedagang Bugis dan Kuasa Eropah di Selat Melaka, 1500-1800”, *Sari 26 (2008)*
- Ilham, Muhammad., “Diplomasi Politik Kesultanan Palembang dan Kolonial Belanda Tanggal 23 Mei 1803”, *Medina-Te, Vol. 13 Nomor 2, Juni 2017*
- Iskandar, Mohammad., “Kurun Niaga dan Keruntuhan Tradisi Maritim di Jawa 1500–1680”, *Abad Jurnal Sejarah, Volume 1, Nomor 2, Desember 2017*
- \_\_\_\_\_., “Nusantara dalam Era Niaga sebelum Abad XIX”, *WACANA, VOL. 7 NO. 2, OKTOBER 2005*
- Janawi, “Geneologi Suku Laut Bangka Belitung”, *Tawshiyah Vol. 13 NO. 2 Tahun 2018*
- Kathirithamby-Wells, J., “The Indrapura Sultanate: The Foundation of Its Rise from the Sixteenth to Eighteenth Century,” *Indonesia, April 1976*
- Kempe, Michael., “Even in The Remotest Corners of The World: Globalized Piracy and International Law, 1500–1900”, *Journal of Global History (2010) 5*
- Kesuma, Andi Ima., “Merekat Laut Nusantara: Menemukan Kekuatan Budaya Bahari Nusantara Menuju Negara

Maritim Indonesia”, *Jurnal Maritim Indonesia*, Volume 7, Nomor 2, Desember 2019

Lampe, Mungsi., *Tradisi Pelayaran Pelaut Bugis-Makassar dan Reproduksi Wawasan Geo-Sosio-Budaya Maritim Nusantara dan Global*, 2014

Liebner, Horst H., “Beberapa Catatan akan Sejarah Pembuatan Perahu dan Pelayaran Nusantara” dalam *Prosiding Konferensi nasional Sejarah X, Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Persepektif Sejarah Jakarta, 7 – 10 November 2016*, (Jakarta: Direktorat Sejarah Direktorat Jenderal Kebudayaan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Tahun 2016)

Linneton, Jacqueline., “Pasompe” Ugi”: Bugis Migrants and Wanderers”, dalam *Archipel*, volume.10, 1973

Mansyur, “Diaspora Suku Bugis dan Terbentuknya Identitas to-Ugi”, dalam *Jurnal Citra Lekha*, Volume XV, Nomor 2, Agustus 2011

Marsanto P, Khidir., “Orang Suku Laut dan Orang Melayu di Kepulauan Riau: Sebuah Tafsir Deskriptif-Etnografis”, *Antropologi Indonesia*, Vol 31, No. 3, 2010

Mattulada., “The spread of the Buginese in Southeast Asia”, in *National Seminar on Southeast Asia*, Yogyakarta, May.3-4, 1978.

Mulyadi, Yadi., “Kemaritiman, Jalur Rempah dan Warisan Budaya Bahari Nusantara”, disampaikan dalam *Talkshow Pekan Budaya Indonesia 2016 di Malang*, 4 September 2016

Noor, M. Mulki Mulyadi., “Kendari Port Development: The Meeting Point of Shipping and Trade Route in East Coast of Sulawesi, 1831-1945”, *Journal of Maritime Studies and National Integration* , 2 (2)

- Noorduyn, J. *Een Achiende-ceuwese kroniek van Wadjo, Buginese Historiografie, s-Gravenhage: N.V. De Nederlandsche Boek-en Stendrukkerij v.h. H. L. Smits, 1955*
- \_\_\_\_\_, “The Bugis Genealogy of the Raja Muda family of Riau-Johor”, dalam *The Journal of Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society (JMBRAS)*, 61 (2), 1988), hlm. 63-92.
- Nuraini, Chandra., “The Intangible Legacy of The Indonesian Bajo”, *Wacana Vol. 17 No. 1 (2016)*
- Patji, Abdul Rahman., “Makassar Nama Kolektif: Masyarakat Migran Sulawesi Selatan di Alor Kecil, Kabupaten Alor, Nusa Tenggara Timur” dalam *Jurnal Masyarakat dan Budaya 2009*
- Pattikayhatu, John A., “Bandar Niaga di Perairan Maluku dan Perdagangan Rempah-Rempah”, *Kapata Arkeologi Vol. 8 Nomor 1, Juli 2012*
- Pradjoko, Didik., “Asal Usul Nenek Moyang dan Integrasi Masyarakat yang Tercermin dalam Cerita Tradisi Lisan Maritim di Kawasan Laut Sawu Nusa Tenggara Timur” *Prajnaparamita, 02/2014*
- Rafiek, M., “Kapal dan Perahu dalam Hikayat Banjar: Kajian Semantik”, *Borneo Research Journal, Volume 5, December 2011*
- Rochmiatun, Endang., “Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Dinamika Kehidupan dan Kekuasaan dalam Naskah Kontrak Sultan-Sultan Palembang Abad 18-19”, *Manuskripta, Vol. 6, No. 1, 2016*
- Saefullah, Asep, “Tumasik: Sejarah Awal Islam di Singapura (1200-1511 M)”, *Jurnal Lektur Keagamaan, Vol. 14, No. 2, 2016*

- Sani, Amilda., “Diaspora Bugis dan Perkembangan Perdagangan Kopra di Sumatera pada Awal Abad XX”, dalam *Tamaddun: Jurnal Kebudayaan dan Sastra Islam*, Vol. 20 No. 1, 2020
- Sholeh, Kabib., “Jalur Pelayaran dan Perdagangan Sriwijaya Pada Abad VII Masehi”, *Siddhayatra Vol. 22 (2) November 2017*
- Sholihah, Fanada; Yety Rochwulaningsih; dan Singgih Tri Sulistiyono., “Slave-Trade Syndicates: Contestation of Slavery between Local Rulers, Europeans, and Pirates in Nineteenth-Century Timor”, *Journal of Maritime Studies and National Integration*, 3 (1)
- Suryani, Ida., “Arti Penting Selat Malaka dan Selat Bangka Bagi Sriwijaya Dalam Memperlancar Perdagangan Antara Cina, India, dan Arab”, *Prosiding Seminar Pendidikan Nasional, Palembang, 28 Desember 2013*
- Susilowati, Endang., “Etnis Maritim dan Permasalahannya”, *Sabda: Jurnal Kajian Kebudayaan 7 (1), 2012*
- Syafiera, Aisyah., “Perdagangan di Nusantara Abad XVI”, *AVATARA, Volume 4, No. 3, Oktober 2016*
- Tahara, Tasrifin dan Rismawidawati, “Dinamika Pelayaran dan Perubahan Perahu Lambo dalam Kebudayaan Maritim Orang Buton”, dalam jurnal *Pangadereng*, Vol. 4, No. 2, Desember 2020
- Tahara, Tasrifin., “Kebangkitan Identitas Orang Bajo di Kepulauan Wakatobi”, *ANTROPOLOGI INDONESIA Vol. 34 No. 1 2013*
- Teitler, G., “Zeeroof in Zuidoost-Azië, Een Historische Vergelijking”, dalam *Justitiële verkenningen*, jrg. 29, nr. 2 2003
- Teitler, Ger., *Piracy in Southeast Asia, A Historical Comparison*

- van Dissel, A.M.C., “Zeeroofbestrijding in de Indische Archipel (19de eeuw)”, dalam *Marineblad, No. 4, Juni 2007, jaargang 117: de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren*
- van Hoëvell, W.R. (ed)., “Bawean en de zeeroovers” *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indie 13 (1851)*, Vol. 1:158-165. *Kolonial Verslag 1850:18*
- Van Roon, J., “Enkele aantekeningen omtrent het eiland Bawean”, *Jaarver slag Top Diens over 1916.Vol.12. 1917*
- Warren, James F., “A Tale of Two Centuries: The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia a the end of the Eighteenth and Twentieth Centuries”, *ARI Working Paper No. 2 Juni 2003*
- Wulan, G. Ambar., “Meninjau Perspektif Polri tentang Pemolisian di Wilayah Negara Kepulauan Indonesia”, *Abad Jurnal Sejarah, Volume 1, Nomor 2, Desember 2017*

## **SRIPSI, TESIS, DAN DISERTASI**

- Abdullah, Hamid., “Perubahan Sosial di Kalangan Masyarakat Keturunan Bugis di Linggi dan Kesannya ke atas Masalah kepemimpinan” (Kuala Lumpur: *Tesis Ph.D.* Universiti Malaya, 1984)
- Abustam, Muhammad Idrus., “Gerak Penduduk Pembangunan Dan Perubahan Sosial Kasus Tiga Komunitas Padi Sawah Di Sulawesi Selatan” (Bogor: *Tesis Program Pascasarjana IPB*, 1983)
- Hughes, David., “The Indonesian Cargo Sailing Vessels and the Problem of Technology Choicefor Sea Transport in a Developing Country: A Study o f the Consequences of Perahu Motorization Policy in the

Context of the Economic Regulation of Inter-Island Shipping”, (*PhD thesis*, Department of Maritime Studies, UWIST, 1984)

Ke, Xu., “Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia” (Singapore: *Doctor Dissertation* National University of Singapore, 2006)

Nurhana, “Perkembangan Pembuatan Perahu Pinisi Di Tanah Beru Kabupaten Bulukumba 1985-1995” (Makassar: *Skripsi* Pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin, 2009)

Salam, Anwar., “Nilai-nilai Islam dalam Tradisi Patorani di Kec.Galut Kabupaten Takalar” (Ujung Pandang: *Skripsi* Fakultas Adab IAIN Alauddin, 1995)

Sulistiyono, Singgih Tri., “The Java Sea Network: Patterns in The Development of Interregional Shipping and Trade in The Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s” (Leiden: *Doctor Dissertation* Leiden University, 2003)

Tjiptoatmodjo, Frasiscu Assisi Sutjipto., “Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura (Abad XVII sampai Medio Abad XIX)” (Yogyakarta: *Disertasi* Ilmu Sastra Universitas Gadjah Mada, 1983)

Velthoen, Esther Joy., “Contested Coastlines: Diasporas, Trade and Colonial Expansion in Eastern Sulawesi 1680-1905” (Perth: *Doctor Dissertation* Murdoch University, 2002)

## INTERNET

“Heboh Eks perdana Menteri Malaysia Sebut Bugis Bangsa Pencuri dan Bajak Laut”, dalam <https://jabar.tribunnews.com/2017/10/18/heboh-eks->

*perdana-menteri-malaysia-sebut-bugis-bangsa-pencuri-dan-bajak-laut*, dikunjungi tanggal 15 Juli 2020

“Kampung Bajo, Suku Bajak Laut Pengarung Lautan Nusantara”, dalam <https://www.kompasiana.com/ikhwanulparis/58bad0e823b0bd4012cb5a97/kampung-bajo-suku-bajak-laut-pengarung-lautan-nusantara?page=all>, dikunjungi tanggal 5 Juni 2020.

“Lambo, warisan utama kebudayaan maritim orang Buton” dalam <https://www.butonmagz.id/2019/02/lambo-warisan-utama-kebudayaan-maritim.html>, dikunjungi tanggal 12 Juli 2020

“Lantaka”, dalam <https://en.wikipedia.org/wiki/Lantaka>, dikunjungi tanggal 22 Agustus 2020.

“Mahathir diminta cabut ucapan sebut orang Bugis bajak laut”, dalam <https://www.merdeka.com/peristiwa/mahathir-diminta-cabut-ucapan-sebut-orang-bugis-bajak-laut.html>, dikunjungi tanggal 12 Juli 2020

“Nelayan Indonesia”, dalam <http://nelayannasional.blogspot.com/2016/04/perahu-tradisional-sulawesi-selatan.htm>, dikunjungi tanggal 2 Juli 2020.

“Perahu Toop”, dalam [https://id.wikipedia.org/wiki/Perahu\\_toop](https://id.wikipedia.org/wiki/Perahu_toop), dikunjungi tanggal 29 Juni 2020.

“Pinisi”, dalam <https://uun-halimah.blogspot.com/2007/12/perahu-pinisi.html>, dikunjungi tanggal 23 Juni 2020.

“Sejarah Singkat Hari Jadi Wajo”, dalam <http://news.rakyatku.com/read/2142/2016/04/28/ini-sejarah-singkat-hari-jadi-wajo>, dikunjungi tanggal 12 Juli 2020

- “Sejarah Suku Bugis”, dalam <https://www.pemudabulobulo.com/2018/09/awal-mula-suku-bugis.html>, dikunjungi tanggal 12 Juli 2020.
- Aris, “Mengenai Makna Ilahiah, Dua Tiang Tujuh Layar Perahu Pinisi Bulukumba” dalam [https://panrita.news/2017/10/18/mengenai - maknailahiah-dua-tiang-tujuh-layar-perahu-pinisi-bulukumba/](https://panrita.news/2017/10/18/mengenai-maknailahiah-dua-tiang-tujuh-layar-perahu-pinisi-bulukumba/)
- Horst Liebner, *"2016 Gambar Dan Tabel Perahu MSI short3"* dalam [https:// www. Academia .edu/29803277/ 2016\\_Gambar\\_Dan\\_Tabel\\_Perahu\\_MSI\\_short3\\_pdf](https://www.Academia.edu/29803277/2016_Gambar_Dan_Tabel_Perahu_MSI_short3_pdf) Diakses tanggal 2 September 2019.
- Indonesiae Klassieke Vaartuigen, jilid 6, dalam <http://zienenweten.blogspot.com/2020/05/indonesie-klassieke-vaartuigen-deel-6.html>, dikunjungi tanggal 1 Oktober 2020.
- Liebner, Horst H. “Perahu-Perahu Tradisional Nusantara: Suatu Tinjauan Perkapalan dan Pelayaran” dalam <https://www.academia.edu/7780936/> , diakses tanggal 2 September 2019.
- Migrasi Bugis Dari Pelaut Menjadi Raja <http://www.academia.edu/4325055/> , dikunjungi 21 Mei 2020
- Nationaal Archief Nederland, 1.04.02.8207: 13, dalam <https://id.wikipedia.org/wiki/Padewakang>, dikunjungi tanggal 3 Mei 2020.
- Perahu Pinisi Di Tanah Beru Bulukumba, dalam [https:// www. Channel newsasia. com/news/ lifestyle/b ugis-malay- heritage-c entre - exhibition-93 08398](https://www.Channelnewsasia.com/news/lifestyle/bugis-malay-heritage-centre-exhibition-9308398), dikunjungi tanggal 11 Juli 2020
- Perahu Pinisi Di Tanah Beru Bulukumba, dalam [https:// www. Channel newsasia. com/news/ lifestyle/b ugis-](https://www.Channelnewsasia.com/news/lifestyle/bugis-malay-heritage-centre-exhibition-9308398)

malay- heritage- centre - exhibition-93 08398,  
dikunjungi tanggal 11 Juli 2020

Sejarah

Orang Bugis di Serangan, dalam  
*<https://bali.tribunnews.com/bali>* , dikunjungi tanggal  
1 Agustus 2020.



ISBN 978-602-5669-99-6



9 786025 669996