

ISMAL ALI

Menghidupkan Semula Semangat Nusantara Melalui Pengajian Sejarah Maritim di Alam Melayu

IKHTISAR: Sejarah telah membuktikan bahawa laut di kepulauan Asia Tenggara telah memainkan peranan yang cukup penting dalam pembinaan peradaban di Alam Melayu ini, seperti yang pernah dibuktikan oleh kerajaan Srivijaya dan Majapahit di Indonesia; Kesultanan Melayu Melaka di Malaysia; Kesultanan Brunei di Negara Brunei Darussalam; dan Kesultanan Sulu di Filipina. Untuk merealisasikan misi dan visi penyatuan nasion di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini, maka satu anjakan paradigma dalam polisi pemerintah dan minda rakyat perlu dilakukan terlebih dahulu, melalui proses penyelidikan dan pendidikan, yakni melihat laut sebagai penyatu bukan pemisah. Dalam kerangka yang lebih besar pula, semua nasion di rantau ini perlu memupuk satu semangat dan kesedaran bahawa sejarah dan budaya maritim di kepulauan Alam Melayu adalah milik dan warisan bersama. Ini bertujuan untuk menghidupkan semula perkongsian warisan sejarah, kebudayaan, dan kesenian maritim; menyedarkan rakyat di rantau ini bahawa laut pada hakikatnya mampu mempersatukan nasion; dan memperlihatkan kepada dunia akan intim dan kuatnya hubungan baik antara negara-bangsa di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini.

KATA KUNCI: Semangat Nusantara, sejarah maritim, integrasi negara-bangsa, alam Melayu, dan kebudayaan warisan bersama.

ABSTRACT: This paper entitled "Reviving the Spirit of Archipelago Through the Maritime Historical Studies in the Malay World". History has shown that ocean in Southeast Asia islands has played a pretty important role in the development of civilization in the Malay world, as has been proved by the Srivijaya and Majapahit kingdoms in Indonesia; the Sultanate of Malacca in Malaysia; Sultanate of Brunei in Brunei Darussalam; and the Sultanate of Sulu in the Philippines. To realize the vision and mission of national integration in Southeast Asia, or the Malay World, then, a paradigm shift in government policy and the mindset of the people needs to be done in advance, through research and education, by looking the sea as a unifying, not as dividing matter. In a larger framework, all of nation-states in the region and to foster a spirit as well as awareness that the history and culture of maritime in Malay archipelago are owned and collective heritages. This partnership aims to revive the historical heritage, culture, arts, and maritime; awareness of the people in this region that the sea in fact capable of national unite; and showing to the world about the intimate and strong relationship between the nation-states in Southeast Asia or the Malay world.

KEY WORD: The spirit of the archipelago, maritime history, the nation-state integration, the Malay, and cultural heritage owned together.

PENDAHULUAN

Laut, secara tradisinya, telah menjadi sumber inspirasi untuk mencari kebenaran dan seterusnya berjaya

meniadakan *world view* manusia yang mengaitkannya dengan pelbagai unsur mitos dan tahyul. Laut adalah satu tempat yang mempunyai kelebihan

Prof. Madya Dr. Ismail Ali ialah Pensyarah Kanan di Program Sejarah, Sekolah Sains Sosial UMS (Universiti Malaysia Sabah) di Kota Kinabalu; dan sekarang menjawat selaku Pengarah UMS-KAL (Universiti Malaysia Sabah – Kampus Antarabangsa Labuan) di Malaysia. Bagi urusan sebarang akademik, alamat emel penulis adalah: ismailrc@ums.edu.my

tersendiri bagi menyatukan perhubungan di antara negara, membentuk semangat bersatu, saling memahami dan bersatu-padu, serta menjana kekayaan. Ia adalah satu harta yang tidak ternilai, tidak boleh ditukar-ganti, dan diubah-suai. Pada masa yang sama, laut juga boleh bertukar fungsi sebagai medan konflik dan membawa kepada keruntuhan peradaban kerajaan-kerajaan tradisional pada zaman lampau dan merenggangkan hubungan antara negara bangsa.

Memandangkan bidang sejarah maritim ini terlalu luas, sama luasnya dengan laut dan lautan di dunia, maka makalah ini hanya akan membicarakan satu aspek kecil dalam bidang sejarah maritim, iaitu dengan memfokuskan kepada usaha memartabatkan semula pengajian dan pembelajaran sejarah maritim dalam kalangan pelajar di Malaysia dan Indonesia sebagai satu agenda kepada pembentukan sebuah negara-bangsa yang mapan dan penyatu kepada pelbagai nasion di Asia Tenggara.

Mohon saya meneruskan bicara berhubung makalah yang ingin saya sampaikan dan kongsi ini.¹ Ilmu kelautan dapat diertikan sebagai ilmu yang mempelajari segala hal-ehwal laut, samada dari aspek kemanusiaan (*human oceanography*) yang merangkumi aktiviti perikanan, teknologi menangkap ikan, persempadanan, perundangan, dan sebagainya mahupun aspek fizikal (*physical oceanography*) yang merangkumi ilmu geologi laut (*geological oceanography*) dan ilmu *meteorology* tentang iklim dan cuaca, kimia laut (*chemical oceanography*), dan biologi laut (*biological oceanography*).

¹Makalah ini, sebelum dikemas-kini dan diubah-suai dalam bentuknya sekarang, merupakan kertas ucapan saya dalam Persidangan Antarabangsa yang dianjurkan bersama oleh Jabatan Pendidikan Sejarah UVRI (Universiti Veteran Republik Indonesia) di Makassar, Sulawesi Selatan, Indonesia dan Pengerusi ASPENSI (Asosiasi Sarjana Pendidikan Sejarah Indonesia) di Bandung, pada tarikh 19-21 Mei 2013.

Kini timbul pula cabang baru dalam ilmu kelautan, iaitu ilmu kejuruteraan kelautan (*oceanneering* atau *ocean engineering*) yang melibatkan bidang pembinaan kapal, petroleum dan gas, tenaga elektrik yang dikenali sebagai OTEC (*Ocean Temperature Electrical Conversion*), jeti, *sea-wall*, dan sebagainya.

Bagi mereka yang mempelajari ilmu kelautan disebut sebagai peneliti laut (*oceanographer*) dan mereka yang menjurus kepakarannya dalam bidang ilmu kelautan ini disebut sebagai bidang kelautan atau maritim. Lautan, yang dikenali sebagai “samudera” dalam bahasa Melayu dan *oceans* dalam bahasa Inggeris, berasal dari bahasa Latin, iaitu *oceanus* yang terbit daripada perbendaharaan kata Yunani kuno iaitu *okeanoē* yang merujuk kepada laut yang memisahkan antara daratan Eropah dari daratan Afrika, yakni tidak termasuk Laut Tengah. Dalam cerita rakyat Yunani kuno, *okeanoē* dianggap sebagai penjelmaan dewa Oceanus yang turun ke bumi dari planet Uranus, yang kemudian berkahwin dengan Dewi Bumi, Gaia.²

Di Malaysia dan Indonesia, peranan dan sumbangan Laut China Selatan, Laut Sulu, Laut Celebes, Laut Jawa, Laut Banda, dan sebagainya yang terangkum dalam Laut Nusantara dalam sejarah pembinaan negara-bangsa di Malaysia dan Indonesia sebagai negara bahari atau negara kelautan sememangnya tidak dapat disangkal lagi. Bahkan adalah tidak keterlaluan untuk diperkatakan bahawa sebahagian besar perubahan dan pembangunan Malaysia dan Indonesia dari sebuah negara tradisional kepada negara moden pada masa kini, termasuk negara-negara kepulauan dan tanah besar lain di rantau Asia Tenggara, adalah bertunjangkan

²Di Malaysia dan di Indonesia, sewaktu zaman Hindu, mempercayai adanya Dewa Laut yang disebut sebagai *Baruna*; dan di Malaysia pula banyak dikisahkan dalam *Sejarah Melayu*.

jasa-bakti laut dan lautan yang telah dinyatakan di atas.

Kesedaran akan pentingnya laut kepada masyarakat dunia telah mendorong UNESCO (*United Nations for Education, Social, and Cultural Organization*) yang bernaung di bawah Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu (PBB) menggubal Undang-Undang Laut Bangsa-bangsa Bersatu yang dikuatkuasakan pada 16 November 1994 yang mengandungi 320 artikel dan merangkumi pelbagai aspek, seperti persempadanan, kawalan alam sekitar, penyelidikan saintifik marin, aktiviti ekonomi dan perdagangan, pemindahan teknologi, penyelesaian pertikaian, dan lain-lain.

PERSOALAN SEJARAH MARITIM DAN PERSEPADANAN DI ALAM MELAYU: DAHULU DAN KINI

Sumber pensejarahan di kepulauan Asia Tenggara semasa era tradisional sehingga sebelum meletusnya Perang Dunia Kedua (1939-1945) nampaknya banyak bergantung kepada catatan dan rekod para pelayar, pedagang, pegawai, dan pendakwah Barat. Biasanya, segala catatan ini dibuat berdasarkan kepada pengamatan dan pertimbangan mereka sendiri, samada dari atas dek kapal mahupun dari tanah daratan. Contohnya, seorang pelayar dan pedagang Inggeris yang terkenal, iaitu Alexander Dalrymple, semasa belayar dari Pulau Balambangan ke Jolo (Filipina) di Laut Sulu telah terserempak dengan sekumpulan nelayan Bajau sedang melakukan penyelaman dan pemungutan mutiara, dan mengabadikan pengamatan tersebut dalam buku catatannya (dipetik oleh Warren, 2002). Thomas Forrest (1969:221) pula, yang dalam pelayaran dari Calcutta ke Kepulauan Mergui, telah berpeluang melihat sendiri dan membuat catatan mengenai teknik pembuatan garam kasar oleh orang-orang Samal, Samal Bajau Laut, dan Kalibungan di Kabug semasa

pemerintahan Kesultanan Sulu.

Berbeza dengan pengamatan para pelayar dan pedagang, para pegawai tentera laut British pula, seperti Kapten Edward Belcher (1848), Kapten Henry Keppel (1874), Kapten Rodney Mundy, dan lain-lain lagi pula menggambarkan orang-orang Dayak Laut di muara dan hulu sungai Batang Lupar dan Batang Saribas di Sarawak (Borneo dan Kalimantan) yang terkenal dengan budaya *headhunters* sebagai tidak bertamadun, ganas, dan merbahaya. Di selatan Filipina pula, Kapten Silver menggambarkan orang-orang Iranun (Ilanun) ini sebagai “*so poor was the early eighteenth century image of the Iranun [...] branded them ‘murderes and man-eaters’*” (dalam Warren, 2002:42); dan Thomas Forrest (1969) pula menyifatkan kaum ini sebagai “*dangerous people*”.

Secara keseluruhannya, gambaran, laporan, dan catatan daripada orang-orang Barat terhadap pelbagai perkara di rantau ini dari era tradisional sehingga sebelum meletusnya Perang Dunia Kedua (1939-1945) adalah berasaskan kepada pengamatan dan pertimbangan secara spontan dari perspektif dunia Barat bagi kepentingan kolonial, dan bukannya dari perspektif rantau ini. Selepas tamatnya Perang Dunia Kedua (1945), terutama dalam tahun 1960-an dan 1970-an, telah memperlihatkan perubahan dalam penulisan semula sejarah di Asia Tenggara. Dalam erti kata lain, penelitian dan penulisan yang dilakukan oleh pelbagai sarjana Barat dan tempatan tidak lagi dikongkong oleh sumber Barat dan rekod-rekod kolonial, tetapi mula menyelongkar rekod peribumi sendiri.

Dari segi tema dan kerangka penelitian dan penulisan pula nampaknya lebih menjurus kepada persoalan *centricity* dan membahaskan apa itu fakta dan apa itu realiti sejarah dari pandangan dua dunia yang berbeda. Antaranya, sarjana yang

dimaksudkan termasuklah D.G.E. Hall dan John Bastin di Malaysia; John R.W. Smail, W.F. Wertheim, J.C. Van Leur, Harry J. Benda, O.W. Walters, dan Clifford Geertz di Indonesia; James C. Ingram di Thailand; Micheal Adas di Burma; Martin J. Murray di Indo-China; John A. Larkin dan Benedict John Kerkvliet di Filipina; dan lain-lain lagi.

Kesedaran akan kesilapan fakta dan tafsiran oleh para sarjana terdahulu dalam memberi penjelasan mengenai sejarah peradaban maritim di Nusantara ini telah melahirkan sekumpulan sarjana baru yang mula mempertikaikan akan kebenaran dan kesahihan fakta sejarah yang ditulis oleh para sarjana sebelum Perang Dunia Kedua (1939-1945), yang dikatakan lebih bersifat *Western-centric* atau bias, yakni menulis sejarah dari kaca mata Barat tanpa memahami sejarah lokal dengan sebenar-benarnya dan ditulis untuk kepentingan kolonial sendiri. Permasalahan ini sendiri diperakui oleh sarjana Belanda bernama J.C. Van Leur (1960) dengan membuat satu kesimpulan yang cukup bertenaga, yang berbunyi “[...] *much of Asia history has in the past be observed from the decks of European ships, from the ramparts of the fortness, the high gallery of the trading-house*” (dipetik pula dalam Lopian, 2009:1).

Di Indonesia, kesedaran akan kepincangan penulisan sejarah Indonesia telah disuarakan secara lantang, di antaranya oleh Adrian B. Lopian (2009), dengan menyarankan “*pendekatan hendaknya bersifat Indonesia-sentris [...] sejarah dari dalam, juga bererti pendekatan melalui geladak kapal pribumi*”. Di Malaysia pula, kepincangan penulisan sejarahnya telah dibangkitkan oleh Mohammad Raduan Mohd Ariff dan Shahril Talib dalam artikel yang berjudul “Penulisan dan Realiti Sejarah Asia Tenggara: Satu Persoalan”. Menurut Mohammad Raduan Mohd Ariff dan Shahril Talib:

Satu persoalan yang telah menjadi pokok perhatian adalah di antara kesahihan ilmu sejarah dan realiti sejarah. Sejarah yang dimaksudkan di sini bukanlah sejarah kronologi yang sempit, tetapi sejarah dalam erti kata yang lebih luas yang menyingkap masa lampau dengan menitikberatkan proses-proses sosial, politik, dan ekonomi [...] dan juga tidak bijak menganalisa sejarah dengan pendekatan satu-satu negara bangsa [...]. Ini dilakukan atas kesedaran dan keinsafan bahawa wadah ilmu berhubung sejarah negara-bangsa jauh berbeza dengan keadaan sebenar yang berlaku (Mohd Ariff & Talib, 1995:131).

Pada masa kini, isu dan persoalan serantau seperti tuntutan bertindih, pendatang tanpa izin, pengganas atau lanun, penyeludupan, pencerobohan kedaulatan perairan, dan lain-lain lagi yang membabitkan pelbagai negara-bangsa di rantau Asia Tenggara ini nampaknya berakar umbi daripada apa yang telah diputuskan oleh sejarah lalu, seperti penentuan pesempadanan maritim Malaysia (British) dengan Indonesia (Belanda) dan Filipina (Amerika Syarikat); pengisytiharan wilayah pelantar laut dan wilayah perairan di pantai timur Borneo Utara pada tahun 1954 oleh Kerajaan British yang dikenali sebagai *historic waters*; dan pengisytiharan wilayah pelantar laut dan wilayah perairan Sabah oleh kerajaan Malaysia pada tahun 1979 yang menimbulkan bantahan daripada negara-negara jiran di rantau Asia Tenggara.

Contohnya, sejarah awal persempadanan maritim di Malaysia Timur (Sabah dan Sarawak) sebelum kemasukan kuasa-kuasa Barat adalah didominasi oleh dua kesultanan, iaitu Kesultanan Brunei di pantai barat (Laut China Selatan) dan Kesultanan Sulu di pantai timur dan utara Sabah (Laut Sulu dan Laut Celebes). Walau bagaimanapun, sejarah kemasukan dan pertapakan BNBC (British North Borneo Chartered Company) di Borneo Utara telah menimbulkan bantahan dari Syarikat Hindia Timur Belanda

(Indonesia) yang mendakwa bahawa Kepulauan Borneo adalah milik Belanda berdasarkan kepada Perjanjian Inggeris – Belanda tahun 1824, yang akhirnya membawa kepada penentuan persempadanan Inggeris – Belanda melalui Konvensyen 1891.³

Selepas isu persempadanan British – Belanda selesai, pihak BNCC berhadapan dengan satu lagi masalah berhubung kedudukan pulau-pulau yang terletak di luar lingkungan tiga liga laut yang didakwa oleh Kesultanan Sulu (Sultan Jamalul Kiram) adalah milik Sultan Sulu dan tidak termasuk dalam Pemberian 1878.⁴ Permasalahan ini telah diselesaikan melalui perjanjian pada 29 April 1903, apabila Sultan Jamalul Kiram bersetuju menyerahkan semua pulau-pulau⁵ dalam lingkungan tiga liga laut kepada BNCC dan pihak BNCC pula bersetuju membayar \$ 300.00 setiap tahun dan \$ 3,200.00 bayaran tunggakan semenjak tahun 1878 kepada Sultan Sulu.

Perjanjian tersebut telah dibantah oleh Amerika Syarikat kerana mendakwa bahawa pulau-pulau tersebut adalah milik kerajaan Filipina; dan permasalahan persempadanan antara Borneo Utara (British) dan Filipina (Amerika Syarikat) ini telah diselesaikan melalui beberapa siri perjanjian seperti Konvensyen 1907 dan

Konvensyen 1930 (Artikel III) di mana kerajaan Amerika Syarikat bersetuju untuk menyerahkan pulau-pulau tersebut kepada British. Permasalahan penentuan persempadanan perairan di antara British (Borneo Utara) dengan Filipina timbul kembali apabila Kerajaan Filipina yang baru merdeka daripada Amerika Syarikat pada tahun 1947 telah mengemukakan tuntutan ke atas Pulau Taganak dan Mangsee.

Pada 14 Oktober 1947, Kerajaan British bersetuju untuk melepaskan kedua-dua pulau tersebut kepada kerajaan Filipina dan ini telah mendorong waris Kesultanan Sulu, iaitu Datu Ombra Amilbangsa, juga mengemukakan tuntutan ke atas Pulau Sipadan daripada British pada 6 Disember 1947. Isu pertindihan dan tuntutan yang berpanjangan ini akhirnya telah mendorong Kerajaan British untuk mengisytiharkan wilayah pelantar laut dan wilayah perairan di pantai timur Borneo Utara pada tahun 1954 yang dikenali sebagai *historic waters*. Selepas tahun 1963, Kerajaan Malaysia telah mengkaji semula penentuan persempadanan wilayah pelantar laut dan wilayah perairan pantai timur yang ditentukan oleh British (1954) berdasarkan kepada Konvensyen Geneva tahun 1958.

Pelbagai rundingan telah diadakan, namun Indonesia enggan mengiktiraf Pulau Sipadan dan Ligitan sebagai milik Malaysia, sehinggalah kes ini diselesaikan di Mahkamah Keadilan Antarabangsa di The Hague, Belanda, pada tahun 2002 yang memihak kepada Malaysia. Krisis penentuan persempadanan maritim antarabangsa antara Malaysia dengan negara jiran kembali berulang apabila Malaysia memperluaskan sempadan pelantar benua melalui mengisytiharkan “Peta Sempadan Perairan dan Pelantar Benua Malaysia Tahun 1979”.

Pada tahun 1988, rakyat di negara Malaysia terkejut dengan tindakan Indonesia yang mencabar kesahihan

³Kerja penetapan sempadan Borneo Utara dengan Borneo Belanda telah dilakukan oleh pasukan juru ukur British dan Belanda pada tahun 1912 berasaskan Konvensyen 1891; dan kemudiannya disahkan oleh kedua-dua kerajaan dalam Konvensyen di London pada 28 September 1915. Peta rasmi pembahagian sempadan ini telah dikeluarkan pada tahun 1919.

⁴Dalam surat Sultan Sulu bertarikh 15 Januari 1899 kepada W.C. Cowie menyatakan, “*Datang kita menyatakan kepada sahabat kita, Tuan Cowie, adapun pasal Pulo Baguan dan Taganak, kita suda chakap kepada sahabat kita, tempoh sahabat kita di Labuan, maka kita harap dengan beribu-ribu harap kepada sahabat kita, buli membulikan permintaan kita, maka kita sekarang ini handaklah pihara itu Pulo tiada masuk pajak kaluar daripada perjanjian adanya*”.

⁵Antara pulau-pulau yang termasuk dalam lingkungan ini, termasuklah Pulau Banggi hingga Teluk Sibuku, yang merangkumi Pulau Mulayangin, Mulayangin Kechil, Malawali, Tigabu, Taganak, Baguan, Mantabuan, Gaya, Omadal, Si Amil, Kapalai, Dinawan, dan lain-lain pulau yang berhampiran.

pemilikan Pulau Sipadan dan Ligitan, sehinggalah Mahkamah Keadilan Antarabangsa (ICJ) di The Hague, Belanda, pada tahun 2002 telah memutuskan bahawa kedua-dua pulau tersebut adalah milik Malaysia. Pertikaian isu Ambalat pula memuncak apabila Malaysia, melalui Petronas Carigali Malaysia, memberikan konsesi mencarigali minyak di zon ND6 dan ND7 kepada Syarikat Shell di zon Ambalat pada 16 Febuari 2005; sedangkan Indonesia juga telah mengkonsesikan hak carigali minyak di kawasan tersebut kepada syarikat minyak dari Itali pada tahun 1999 dan syarikat minyak dari Amerika Syarikat pada tahun 2004.

Walaupun isu pertikaian sempadan maritim di antara Sabah (Malaysia) dengan Indonesia ini didiamkan buat sementara waktu, di atas semangat ASEAN (*Association of South East Asia Nations*), namun tentera laut kedua-dua negara sentiasa mengawasi dan bersiap-siaga di perairan Ambalat. Selain berhadapan dengan Indonesia berhubung isu Ambalat, kerajaan Malaysia juga berhadapan dengan isu tuntutan Pulau Bakungan Kecil di perairan Sandakan, apabila kerajaan Filipina mendakwa bahawa bahagian hujung Pulau Bakungan Kecil yang ditandakan dengan pokok kelapa merupakan garis sempadan antarabangsa Malaysia – Filipina. Dalam erti kata lain, kekeliruan dan kekaburan status perempadan maritim antarabangsa ini, secara tidak langsung, telah mengundang pelbagai persoalan kepada hubungan serantau di kepulauan Asia Tenggara.

PARA SEJARAWAN MARITIM DAN PERSPEKTIF LAUT SEBAGAI PEMANGKIN INTEGRASI BANGSA DI ALAM MELAYU

Atas kesedaran tersebut, maka para sarjana mula melakukan penelitian dan penulisan semula sejarah maritim di rantau Asia Tenggara dari perspektif *Asian-centric* dan *scholarship of scholars*

dari pelbagai pendekatan, ruang, dan tema. Antara sarjana Barat dan tempatan yang telah berjaya menulis semula sejarah maritim di Asia Tenggara sebelum dan semasa era penjajahan, termasuklah J.C. Van Leur, Melink Roelofsz, Anthony Reid, Kenneth K. Hall, O.W. Wolters, Lynda Norene Shaffer, Adrian B. Lapijan, Muhammad Yusoff Hashim, Mohammad Raduan Mohd Ariff, Shahril Talib, dan lain-lain lagi.

Misalnya, sejarah maritim zaman tradisional telah dikaji dan ditulis oleh J.C. Van Leur (1960), dalam karyanya yang berjudul *Indonesian Trade and Society: Essay in Asian Social and Economic History*, yang membicarakan sejarah perdagangan Asia dari awal hingga penglibatan VOC (*Vereneegde Oost-Indische Compagnie*) di Asia Tenggara dengan memberi tumpuan di Indonesia. Melink Roelofsz (1979), dalam karyanya yang berjudul *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1680*, pula membicarakan bagaimana penglibatan para pedagang Eropah dalam memacu perkembangan perdagangan di Asia.

Seorang sarjana Barat yang namanya cukup sinonim dengan sejarah maritim di rantau ini ialah Anthony Reid (1988 dan 2000), dalam karyanya yang berjudul *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680* dan *Charting the Shape of Early Modern Southeast Asia*, yang telah memperlihatkan akan kepentingan laut di Nusantara sebagai laluan dan jambatan utama yang menghubungkan antara perdagangan Timur dan Barat setelah berakhirnya era kegemilangan *silk route* di tanah besar Asia. Selain Anthony Reid, penulisan yang dilakukan oleh Kenneth R. Hall (1985), dalam karyanya yang berjudul *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*, juga penting dalam memahami pertalian di antara perdagangan laut dengan kemunculan kerajaan-kerajaan awal di

Asia Tenggara.

Begitu juga dengan O.W. Wolters (1967 dan 1970), dalam karyanya yang berjudul *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origin of Srivijaya* dan *The Fall of Srivijaya in Malay History*, telah memperlihatkan pengaruh maritim kepada keruntuhan kerajaan Srivijaya pada abad ke-7 hingga ke-14 yang berpusat di Palembang, Sumatera Selatan. Tidak kurang juga pentingnya karya berjudul *Maritime Southeast Asia to 1500*, yang ditulis oleh Lynda Norene Shaffer (1996), dimana dibicarakan secara terperinci wilayah dan kerajaan awal maritim di Asia Tenggara seperti Funan di Kemboja, Srivijaya di Palembang, Singasari, Majapahit, dan Mataram-Islam di Jawa. Penelitian dan penulisan oleh George Coedes (1971), dalam *The Indianized States of Southeast Asia*; dan Paul Michel Munoz (2006), dalam karyanya yang berjudul *Early Kingdoms of the Indonesian Archipelago and the Malay Peninsula*, pula telah memperlihatkan proses Indianisasi beberapa kerajaan-kerajaan awal maritim di Asia Tenggara.

Melalui penelitian dan penulisan semula sejarah Asia Tenggara oleh para sarjana Barat dan tempatan dari perspektif atau kaca mata Timur ini telah membolehkan pelbagai fakta ditafsir dan dikoreksi semula. Izinkan saya mengambil sejarah dan budaya perlanunan di kepulauan Asia Tenggara sebagai contoh perdebatan. Seperti yang telah saya nyatakan sebelum ini, persoalan menghapuskan lanun atau bajak laut dan amalan pemburuan hamba merupakan antara agenda penting dalam sejarah penjajahan Barat di rantau Asia Tenggara (Ali, 2013). Pada pihak penjajah telah menganggapnya sebagai satu perbuatan jenayah berat dan tidak bertamadun dengan melabelkan pelakunya sebagai: “*pirates, savage seaborne terrorists, robbers of the sea, murderers and man-eaters, dangerous people*”, dan sebagainya. Owen Rutter (1930), dalam

karyanya yang berjudul *The Pirate Wind: Tales of the Sea-Robbers of Malaya*, pula telah menggelar lanun di Asia Tenggara sebagai “*Vikings of the Eastern Seas*” yang menyamai orang-orang Viking yang cukup digeruni di Eropah dan menggambarkan kehebatan mereka sebagai: “*No merchant ship of the colonial powers and no shore village was immune from their attack. [...] European, American, Chinese, and native vessels who had been sold into slavery*” (Rutter, 1930).

Dalam penelitian saya, perkara ini telah memperlihatkan bagaimana isu melanun dan pemburuan hamba oleh orang Iranun, Balangingi, dan Dayak Laut (*Sea Dayaks*) telah dijadikan alasan oleh British, Belanda, dan Sepanyol untuk campurtangan dan menjajah di dunia Melayu (Ali, 2013). Walau bagaimanapun, tohmahan ini telah pula diperbetulkan semula oleh sarjana seperti Nicholas Tarling, James F. Warren, Anne Reber, Caser Adib Majul, Adrian B. Lopian, Ahmed Jelani Halimi, dan lain-lain lagi.

Contohnya, Nicholas Tarling (1990), melalui karyanya yang berjudul *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in the Nineteenth Century South East Asia*, telah mempersoalkan penggunaan istilah “*piracy*” kepada orang Iranun, Balangingi, dan Dayak Laut di Asia Tenggara oleh Barat dan menganggapnya sebagai *honorable activity* jika difahami dari segi etno-sejarah. James F. Warren (2002) pula, dalam karyanya yang berjudul *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding, and the Birth of Ethnicity*, menyatakan bahawa “*marauding activities and maritime slave riding*” oleh orang Iranun, dari perspektif sejarah-kebudayaan Iranun, adalah sebagai: “*honorable occupation [...] no stigma associated with the cultural label ‘marauder’ [...] the Iranun world saw them as ‘born and bred’ to a life of maritime marauding which they simply*

regarded as a means of living and not as a notorious criminal occupation" (Warren, 2002:43). Menurut James F. Warren, pandangan negatif tersebut berlaku kerana:

[...] on the eighteenth century, the Iranun dan Balangingi world was still usually observed from the deck of the ship, the ramparts of the fortress, and the high gallery of the trading-house; and, consequently, this world remain the "grey and undifferentiated" (Warren, 2002:45).

Kenyataan ini diperkukuhkan lagi oleh Anne Reber (1966), dalam thesis M.A. (*Master of Arts*) yang berjudul "*The Sulu World in the 18th and Early 19th Centuries: A Historiographical Problem in British Writings on Malay Piracy*", yang mana dinyatakan bahawa berlakunya *historical misconception* oleh British tentang "*Malay pirates*" dengan menyatakan bahawa budaya merompak bukanlah sifat semulajadi Iranun, Balangingi, dan Dayak Laut; tetapi kerana keperluan tenaga buruh, kesan perkembangan perdagangan Barat-China dan tekanan dari Sepanyol di Filipina.

Di Filipina pula, Caser Adib Majul (1978), dalam bukunya bertajuk *Muslim in the Philippines*; dan Julasari Hajad (2007), dalam karyanya yang berjudul *Tausug & Kesultanan Sulu*, melihat perbuatan merompak dan menawan anak kapal dagang Sepanyol oleh orang Iranun dan Balangingi dilihat sebagai satu "jihad" rakyat Sulu menentang penyebaran agama Kristian oleh pihak Sepanyol di Filipina. Bagi sarjana di atas, persoalan perlanunan yang berlaku di Tanah Melayu (Selat Melaka), Kepulauan Borneo, Indonesia, dan Filipina wujud merupakan satu bentuk "tindakbalas setempat", akibat proses penjajahan Barat sendiri yang telah memonopoli perdagangan, merampas kuasa pemerintah, penyebaran agama Kristian (kes Filipina), dan menjajah tanah air mereka.

Pada hari ini, fokus penelitian

dan penulisan berhubung maritim di kepulauan Asia Tenggara nampaknya tidak lagi terbatas kepada sejarah *perse*, tetapi berpaksikan *problem oriented* dan menggunakan pendekatan interdisiplin seperti sosiologi, antropologi, ekonomi, sains politik, dan sebagainya untuk memahami persoalan kontemporer maritim. Dari segi fokus dan tema penelitian adalah pelbagai, yang merangkumi jenayah seperti pengganas, penyeludupan, pendatang asing; tuntutan bertindih wilayah dan persempadanan; budaya dan kesenian seperti kampung air dan seni ukir; ekonomi seperti eko-pelancongan, penangkapan ikan, carigali minyak dan gas; komuniti laut; dan sebagainya.

Contohnya, David E. Spohrer (1965), dalam karyanya berjudul *The Sea Nomads: A Study of the Maritime Boat People of Southeast Asia*; Clifford Sather (1997), dalam karyanya berjudul *The Bajau Laut: Adaptation, History, and Fate in a Maritime Fishing Society of South-Eastern Sabah*; Christian Pelras (2006), dalam karyanya berjudul *Manusia Bugis*; dan Francois Robert Zacot (2009), dalam karyanya berjudul *Orang Bajo Suku Pengembara Laut*, telah memfokuskan penelitian mereka terhadap masyarakat Bajau Laut (*sea-nomads*) dan orang Bugis dengan menggunakan pendekatan sejarah dan antropologi.

Selain itu, bidang arkeologi maritim juga mula mendapat perhatian yang disebabkan oleh penemuan pelbagai bentuk khazanah yang cukup bernilai daripada ratusan kapal yang tenggelam di dasar Laut China Selatan, Laut Sulu, Laut Celebes, Laut Jawa, dan lain-lain lagi. Sementara itu, Derek Johnson dan Mark Valencia (2005), dalam karyanya yang berjudul *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*, pula telah menganalisis persoalan perlanunan dari perspektif terorisme. Agus S. Djamil (2004) pula telah membicarakan maritim dari perspektif agama Islam, dalam karyanya yang

berjudul *Al-Qur'an dan Lautan*.

Berdasarkan kepada perbincangan di atas jelas memperlihatkan berlakunya satu transformasi dalam penelitian dan penulisan bidang maritim di Asia Tenggara. Bermula dari *Western-centric* sebelum Perang Dunia Kedua (1939-1945) telah beralih kepada *Asian-centric* selepas Perang Dunia Kedua, dan kini lebih bersifat *problem-oriented* yang lebih cenderung mencari perbezaan dan permasalahan daripada memperlihatkan persamaan sejarahnya yang harus dikongsi dan milik bersama.

KEPENTINGAN PENGAJIAN SEMULA SEJARAH MARITIM DI ALAM MELAYU

Jika ditinjau secara rambang dari aspek penelitian, penulisan, dan penerbitan dalam pelbagai bidang dan disiplin ilmu nampaknya lebih berpaksikan tanah daratan (70%) daripada kelautan (30%), walaupun dari segi fakta dan realiti geografis bumi menunjukkan air (70%) lebih banyak daripada tanah daratan (30%). Mengapakah keadaan ini berlaku? Pelbagai sebab dan musabab boleh menjelaskan mengapa keadaan ini berlaku, seperti sumber dan rekod di daratan lebih mudah diperolehi daripada di lautan; penelitian di tanah daratan lebih mudah berbanding lautan; pendedahan kepada ilmu daratan lebih menonjol daripada ilmu kelautan; dan sebagainya.

Pada hari ini, kesedaran akan pentingnya penelitian dan penulisan semula ilmu maritim nampaknya mula terpancar di kalangan para sarjana dan pemerintah, setelah menyedari kepentingan dan kekuatan maritim dalam merealisasikan agenda pembentukan negara-bangsa yang masih lagi belum selesai dan persoalan serantau. Kepentingan meneliti dan menulis semula ilmu maritim dari perspektif Indonesia dan Asia Tenggara amnya telah disuarakan secara lantang oleh Adrian B. Lopian, seperti berikut:

Studi sejarah Indonesia hingga sekarang lebih banyak mementingkan peristiwa yang terjadi di darat, walaupun sesungguhnya lebih dari separuh wilayah Republik Indonesia terdiri dari laut [...]. Dengan demikian, ada bagian yang besar dari pengalaman dan kegiatan penduduk Nusantara pada masa lampau yang lolos dari pengamatan dan penelitian sejarawan bangsa kita [...] perhatian terhadap aspek maritim bukan lagi merupakan hal yang pantas dilakukan, melainkan menjadi sesuatu yang wajib mendapat prioritas istimewa (Lopian, 2009:1-2).

Secara geografisnya, negara-negara di kepulauan Asia Tenggara adalah berkonsepkan *archipelagic state*, yakni dikelilingi oleh pelbagai laut dan menerima pengaruh dua lautan utama dunia, iaitu Lautan Hindi dan Lautan Pasifik. Alfred Thayer Mahan (1965), yang terkenal dengan teori *Sea Power*, juga telah memperlihatkan pentingnya bagi sesebuah kuasa dunia untuk menguasai lautan bagi kestabilan ekonomi dan politik sesebuah negara.

Umpamanya, Indonesia merupakan sebuah negara bahari terbesar di Asia Tenggara dengan memiliki keluasan laut kira-kira 5.8 juta km², iaitu laut teritorial dengan luas 0.8 juta km², laut Nusantara dengan luas 2.3 juta km², dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) seluas 2.7 juta km². Selain memiliki keluasan laut, Indonesia juga mempunyai bilangan pulau yang terbanyak, iaitu kira-kira 17,480 buah dan garis pantai sepanjang 95,181 km² yang merupakan garis pantai terpanjang keempat di dunia setelah Rusia.

Selain Indonesia, Malaysia yang terdiri daripada Semenanjung Malaysia, Sabah, dan Sarawak juga turut dikategorikan sebagai sebuah negara maritim dengan keluasan garis pantai kira-kira 4,490 km² dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) seluas 598,450 km². Berdasarkan fakta geografis ini jelas menunjukkan bahawa betapa luasnya laut wilayah dan kekayaan sumber alam (seperti perikanan, gas, petroleum) yang dimiliki oleh dua negara-bangsa di

rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini.

Kepentingan laut dan lautan ini bukan sahaja terpancar dari aspek keduniaan tetapi dalam agama. Contohnya, dalam Al-Qur'an terdapat 32 ayat menyebut tentang laut dan hanya 13 ayat menyebut tentang daratan. Ketepatan Al-Qur'an berhubung jumlah peratusan air di muka bumi adalah sama dengan perhitungan yang dilakukan oleh para saintis, yakni kira-kira 71% muka bumi adalah terdiri daripada air (lautan, sungai, tasik, danau, dan sebagainya); sedangkan bakinya, iaitu 29%, adalah tanah. Jika dicampur 32 ayat tentang lautan dengan 13 ayat tentang daratan, maka jumlahnya adalah 45 ayat kesemuanya.

Jika dihitung 32 ayat lautan dan dibahagi dengan 45 ayat lautan dan daratan serta didarab dengan 100%, maka jawabannya ialah 71.11%, yakni sama dengan 71% bumi adalah air. Jika 13 ayat daratan dibahagi dengan 45 ayat lautan dan daratan serta didarab dengan 100%, maka jawabannya ialah 28.88%, yakni sama dengan 28% bumi adalah daratan (Djamil, 2004). Sememangnya, Sir Walter Raleigh (1971), dalam *The History of the World*, pernah mengungkapkan bahawa "Siapa yang menguasai lautan, dialah yang menguasai kekayaan dunia; dan oleh karenanya, dia juga menguasai dunia".

Peter Aughton (2007), dalam karyanya yang berjudul *Voyages that Changed the World*, telah memperlihatkan bagaimana pelayaran mengharungi laut dan lautan di dunia ini yang dilakukan oleh para pelayar, samada untuk tujuan perdagangan, penyebaran agama, penjajahan, dan petempatan (koloni) mahupun pengembaraan, telah mengubah sejarah dunia. Dalam karyanya itu, Peter Aughton telah memperlihatkan kesungguhan dan kegigihan para pelayar ternama dunia sejak zaman primitif kepada zaman moden dalam

mengharungi ombak dan badai sematamata untuk mencapai impian masing-masing. Menurut Peter Aughton lagi, hasil daripada pelayaran inilah telah berjaya menghubungkan dan membina peradaban manusia hingga ke hari ini (Aughton, 2007).

Louise E. Levathes (1994), dalam karyanya yang berjudul *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433*, pula memperlihatkan bagaimana laut telah menjadikan China sebagai sebuah kuasa maritim (1405-1433) yang begitu digeruni dunia melalui tujuh siri pelayaran yang dinakhodakan oleh Laksmana Zheng He bersama armadanya, yang dikenali sebagai *The Treasure Fleet* ke Nusantara, India, dan Afrika.

Selain pelayar Eropah dan China, para pelayar tempatan bangsa Melayu juga tidak kurang hebatnya dalam sejarah pembinaan peradaban dunia. Robert Dick-Read (2008), dalam karyanya yang berjudul *Penjelajah Bahari: Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika (The Phantom Voyagers: Evidence of Indonesian Settlement in Africa in Ancient Times)*, telah memperlihatkan kegigihan pelaut Indonesia mengharungi Lautan Hindi dan mendarat serta membuka petempatan di Madagaskar dan Afrika.

Christian Pelras (2006), dalam karyanya yang berjudul *Manusia Bugis*; dan Leonard Y. Andaya (1990), dalam karyanya yang berjudul *The Heritage of Arung Palaka: A History of South Sulawesi (Celebes) in the Seventeenth Century*, telah memperlihatkan kegigihan pelayar Bugis dalam Laut Nusantara sebelum era kolonial Belanda. Beliau juga telah memperlihatkan keagungan para pelayar dan pelaut bangsa Indonesia sampai ke Afrika lebih awal, yakni sekitar abad ke-5 dari Zheng He dan Columbus lagi (Andaya, 1990; dan Pelras, 2006).

Kesedaran pemerintah Indonesia

terhadap maritim nampaknya telah diusahakan oleh Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara, Lembaga Penelitian UNDIIP (Universitas Diponegoro) di Semarang, Jawa Tengah dengan kerjasama Departemen Kelautan dan Perikanan RI (Republik Indonesia) melalui penerbitan buku yang berjudul *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Hingga Abad ke-17*. Penerbitan buku ini merupakan satu usaha pihak pemerintah Indonesia untuk menggali semula kejayaan bahari bangsa Indonesia sejak zaman pra-sejarah hingga abad ke-17 untuk membangkitkan kembali semangat kesatuan dan persatuan bangsa Indonesia yang kini sedang mengalami perpecahan.

James F. Warren (1981), dalam karyanya yang berjudul *The Sulu Zone, 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, telah membicarakan secara terperinci akan kemunculan Kerajaan Sulu sebagai sebuah kuasa maritim di Kepulauan Asia Tenggara pada abad ke-18 hingga abad ke-19.

Sementara itu, Adrian B. Lopian, seorang sarjana terunggul dalam sejarah maritim Indonesia, mengatakan bahawa sejarah Indonesia adalah sejarah bahari. Dalam pidatonya yang berjudul *Sejarah Nusantara, Sejarah Bahari* pada tahun 1991, sempena pengukuhan Guru Besar (Profesor Penuh) di Fakultas Sastra UI (Universitas Indonesia) di Jakarta, beliau telah memperlihatkan akan kepentingan maritim di Nusantara sebagai latar utama kepada pembentukan sejarah Nusantara dan bukannya dilihat sebagai sejarah pinggir sahaja. Sebagai intipati kepada pidatonya, Adrian B. Lopian secara tegas menyatakan bahawa jika berbicara tentang sejarah Nusantara, maka mahu tak mahu aspek kelautan patut diperhatikan. Malahan lebih

dari itu, apabila kita berbicara tentang sejarah Nusantara maka dengan sendirinya aspek maritim akan selalu menonjol (Lopian, 1991).

Tanpa aspek maritim ini, kata Adrian B. Lopian, maka sejarah Indonesia hanya berkisar kepada pulau yang terpisah-pisah sahaja. Dalam erti kata lain, Adrian B. Lopian berpendapat bahawa sejarah Nusantara (Asia Tenggara) harus dilihat dari perspektif global dan bukannya sejarah setempat atau negara-bangsa itu sahaja. Pendekatan sejarah maritim Indonesia hendaknya melihat seluruh wilayah perairannya sebagai pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah (Lopian, 1991).

Dalam syarahan perdananya, Adrian B. Lopian juga memperlihatkan bagaimana laut di Nusantara (Laut Jawa, Laut Flores, Laut Banda, Laut Celebes) memainkan peranan penting dalam menghubungkan dan menyatukan masyarakat darat-pulau di Indonesia. Hasil daripada pelayaran nenek-moyang pula telah memperlihatkan penyebaran bahasa Indonesia. Kesenambungan dari pengajiannya itu, Adrian B. Lopian (2008 dan 2009) juga telah menerbitkan beberapa buah karya sejarah maritim, seperti: *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*; dan *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, untuk memperlihatkan sejarah kegemilangan dan kedinamikan bahari di Kepulauan Asia Tenggara pada era tersebut.

Dengan meneliti dan menulis kembali sejarah tradisional (kuno) dan moden di rantau ini jelas memperlihatkan bahawa wilayah di Alam Melayu atau Asia Tenggara seperti Indonesia, Malaysia, dan Filipina, walaupun telah berdiri sebagai sebuah negara-bangsa yang tersendiri, tetap memiliki satu sejarah dan budaya maritim yang sama. Dalam erti kata lain, walaupun wilayah-wilayah di rantau Asia Tenggara atau Alam

Melayu ini telah mengalami pelbagai perubahan menerusi perubahan masa, namun identiti sejarah dan budaya lautnya nampak masih tidak banyak berubah dan masih boleh dilihat pada hari ini, serta dianggap sebagai milik bersama atau budaya sepunya.

Berdasarkan kepada rekod dan penulisan para sarjana terdahulu jelas memperlihatkan pengaruh Laut Nusantara dalam pembentukan kerajaan-kerajaan maritim di Alam Melayu atau rantau Asia Tenggara. Ianya juga sebagai jalan perdagangan utama kepada pengembara dan kapal dagang yang datang dari sebelah Barat melalui Lautan Hindi dan dari Timur melalui Lautan Pasifik. Perahu peribumi pula, melalui lautnya, boleh berperanan untuk menjalankan pelbagai aktiviti perdagangan, penghubung antara pulau, dan persepaduan bangsa di Alam Melayu atau rantau Asia Tenggara ini.

SEJARAH, KEBUDAYAAN, DAN KESENIAN BERTERASKAN MARITIM DI NUSANTARA SEBAGAI WARISAN BERSAMA

Sebelum saya meneruskan bicara sejauh manakah maritim mampu menjadi pemersatu semula nasion (negara-bangsa) dan menghidupkan kembali semangat Nusantara, izinkan saya untuk mengimbuai kembali secara ringkas sejarah kemunculan dan keagungan beberapa buah kerajaan maritim di wilayah kepulauan Asia Tenggara dan usaha awal ke arah penyatuan wilayah-wilayah ini. Jauh sebelum wilayah-wilayah di kepulauan Asia Tenggara didatangi dan dijajah oleh kuasa asing, wilayah-wilayah di rantau ini, yang digelar oleh Lynda Norene Shaffer (1996) sebagai *maritime realm*, telah mempunyai beberapa buah kerajaan berkonsepkan maritim yang cukup kuat lagi digeruni pada waktu itu, samada oleh kerajaan-kerajaan agraris di kepulauan mahupun di tanah besar Asia Tenggara. Antaranya termasuklah kerajaan Srivijaya dan

Majapahit di Indonesia (Munoz, 2006); kerajaan Melayu Melaka di Tanah Melayu (Reid, 1988); dan kesultanan Sulu di selatan Filipina (Agoncillo, 1974; and Warren, 1981).

Secara historisnya, kemunculan dan perkembangan kerajaan-kerajaan di atas sebagai sebuah kuasa ekonomi dan politik di rantau Asia Tenggara pada prinsipnya bukanlah disebabkan oleh kekayaan semulajadi tanah daratannya, tetapi mempunyai perkaitan yang sangat rapat dengan kebijakan pemerintah dalam menguasai laut dan selat di sekitarnya untuk tujuan perdagangan dan pelabuhan sehingga membolehkannya muncul sebagai sebuah kuasa maritim (*maritime power*) dan emporium perdagangan antara Timur dan Barat, serta keupayaan pemerintah dalam mengolah dan memobilisasikan sepenuhnya sumber alam dan manusia (orang laut dan hamba) di wilayah-wilayah berhampiran.

Kebijaksanaan pemerintah dalam membangunkan ekonomi dan politik antara abad ke-7 hingga abad ke-17 telah membolehkan rantau Asia Tenggara ini berkembang dan menjadi tumpuan para pedagang dari seluruh pelusuk dunia sehingga digelar oleh Anthony Reid (1988) bahawa zaman itu sebagai *the Age of Commerce*. Sebelum abad ke-13, kemunculan dan perkembangan kerajaan-kerajaan maritim dan agraris di wilayah ini, dari segi geopolitiknya, hanyalah wujud sebagai satu kuasa ekonomi dan politik yang terbatas dari segi ruang dan kekuasaan, serta terpisah antara satu sama lain.

Walau bagaimanapun, ciri dan pola geopolitik ini mula berubah pada abad ke-13 dengan kemunculan kerajaan Majapahit yang berpusat di Jawa. Di bawah pemerintahan Raja Hayam Wuruk dan Mahapatih Gajah Mada telah memperlihatkan satu usaha awal penyatuan wilayah-wilayah di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu

ini di bawah satu panji-panji, yang dikenali sebagai “Nusantara”, yang diilhamkan oleh Mahapatih Gadjah Mada. Nusantara⁶ – yang juga dikenali sebagai Kepulauan Melayu⁷ atau *Malay Archipelago* oleh British; dan *Nederlandsch-Indie* (Hindia Belanda) oleh Belanda pada zaman penjajah, dan Kepulauan Asia Tenggara pada masa kini – merupakan sebuah wilayah yang bercirikan maritim dan unik dari segi sejarahnya (Reid, 2004).

Ini kerana Nusantara tidak “ditemukan” oleh para pengembara dan pedagang Eropah. Ini berbeza dengan sejarah Amerika yang mendakwa telah ditemukan oleh Christopher Columbus (Portugis), Tanjung Harapan oleh Vasco de Gamma (Portugis), benua Australia oleh James Cook (Inggeris), dan lain-lain lagi. Dalam erti kata lain, wilayah dan laut Nusantara ini telah lama

⁶Pada zaman purba, terdapat pelbagai nama yang diberikan kepada pulau-pulau yang terdapat di Nusantara atau rantau Asia Tenggara ini. Bagi pengembara dari China telah menamakan kawasan kepulauan ini sebagai *Nan-hai* (Kepulauan Laut Selatan). Catatan kuno India menggelarnya sebagai *Dwipantara* (Kepulauan Tanah Seberang), iaitu nama yang diperturunkan dari perkata Sanskerta, iaitu *Dwipa* (pulau) dan *Antara* (luar, seberang). Bangsa Arab pula menggelarnya sebagai *Jazvir al-Jawi*; dan dalam bahasa Latin disebut sebagai *Benzoe*. Bangsa Eropah pula menggelarnya sebagai “Kepulauan Hindia” (*Indische Archipel*, *Indian Archipelago*, *l’Archipel Indien*) atau “Hindia Timur” (*Oost Indie*, *East Indies*, *Indes Orientales*). Nama lain yang juga dipakai adalah “Kepulauan Melayu” (*Maleische Archipel*, *Malay Archipelago*, *l’Archipel Malais*). Pada zaman penjajahan Belanda, nama rasmi yang digunakan adalah *Nederlandsch-Indie* (Hindia Belanda); sedangkan pemerintah pendudukan Jepang (1942-1945) memakai istilah *To-Indo* (Hindia Timur). Selanjutnya, lihat Alfred Wallace (1962) dan Bernard H.M. Vlekke (2008).

⁷Kepulauan Melayu adalah kepulauan terbesar dan mempunyai paling banyak gunung berapi di dunia. Ianya meliputi seluruh Semenanjung Malaysia, Singapore, Indonesia, Brunei Darussalam, Filipina, Malaysia Timur (Sabah dan Sarawak), serta Timor Leste sekarang. Kepulauan ini meliputi 2 juta km persegi dengan populasi seramai 300 juta. Pulau terbesar ialah Borneo (Kalimantan) dan Sumatra, manakala pulau terpadat penduduknya adalah Jawa. Puncak tertinggi ialah Gunung Kinabalu di Sabah, Malaysia dan Gunung Semeru di Jawa Timur, Indonesia. Secara amnya, kepulauan ini terbahagi kepada empat bahagian, iaitu Kepulauan Sunda Besar (Malaysia, Singapore, Brunei Darussalam, dan Indonesia bagian Barat sekarang), Kepulauan Sunda Kecil (Nusa Tenggara), Kepulauan Maluku dan Papua (Irian Jaya), serta Kepulauan Filipina. Lihat semula Alfred Wallace (1962).

dihuni oleh manusia, telah memiliki sebuah peradaban yang tinggi dan telah pula disinggahi oleh para pengembara dan pedagang dari luar sebelum kuasa Barat mengenal erti *the Age of Exploration* dan *the Age of Voyages* pada abad ke-15 untuk belayar ke pelusuk dunia bagi mendapatkan tanah jajahan dan pelbagai komoditi dagang.

Melalui Perjanjian Inggeris – Belanda pada tahun 1824, Tanah Melayu, termasuk Singapura dan sebahagian Borneo Utara, telah diletakkan di bawah kekuasaan British yang dikenali sebagai “Kepulauan Melayu” (*Maleische Archipel*, *Malay Archipelago*, *l’Archipel Malais*); manakala wilayah di Sumatera, Riau-Lingga, pulau Jawa, kepulauan Sulawesi, sebahagian Selatan Kalimantan, Nusa Tenggara, kepulauan Maluku, Papua bahagian Barat, dan lain-lain diletakkan di bawah pengaruh Belanda yang digelar sebagai *Nederlandsch-Indie* (Hindia Belanda).

Sementara itu, Kesultanan Sulu juga turut mengalami keruntuhan dengan penjajahan Sepanyol di Filipina pada abad ke-19. Di bawah pemerintahan kolonial, fungsi dan peranan laut yang pernah menjadi tulang belakang ekonomi kepada sejarah pembentukan, kegemilangan, dan penyatu kerajaan-kerajaan awal di Nusantara nampaknya mula dipinggirkan dan digantikan dengan ekonomi berasaskan daratan dan geopolitik Nusantara telah dipecahkan semula mengikut citra-rasa *ala* Barat dan kepentingan sesama penjajah sendiri.

Walaupun terdapat pelbagai percubaan untuk mengembalikan semula “Semangat Bahari” dan anti-penjajah di Indonesia, Tanah Melayu, dan Filipina, namun kebanyakan usaha ini hanya berakhir dengan kegagalan. Sejarah Perang Dunia Kedua (1939-1945) dan pendudukan Jepun di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini (1941-1945) selain menjadi titik hitam kepada penduduk rupa-rupanya juga membawa rahmat kepada usaha

penyatuan semula Nusantara.

Kegagalan penjajah Belanda (Indonesia), British (Tanah Melayu), serta Sepanyol dan Amerika Syarikat (Filipina) untuk mempertahankan wilayah-wilayahnya di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini serta wujudnya slogan “Asia untuk Orang Asia” dan “Kawasan Kemakmuran Bersama Asia Timur Raya” ciptaan Jepun, nampaknya, telah memberi ruang semula kepada para nasionalis tempatan untuk menghidupkan semula semangat penyatuan wilayah-wilayah di Nusantara yang pernah diperjuangkan oleh Mahapatih Gajah Mada melalui pelbagai slogan atau gagasan baru seperti: *Melayu Raya*, *Indonesia Raya*, gagasan *Persekutuan Negara-negara di Alam Melayu*, dan sebagainya.

Antara tokoh nasionalis yang terkemuka dan begitu lantang memperjuangkan semangat penyatuan ini termasuklah Apolinario Mabini, Wanceslao Q. Vinzons, dan Diosado Macapagal daripada Filipina; Tan Malaka, Muhammad Yamin, Soekarno, dan Mohamad Hatta daripada Indonesia; serta Ibrahim Yaacob, Dr. Burhanuddin al-Helmy, dan Ahmad Boestamam di Tanah Melayu yang ikut memperjuangkan wujudnya gagasan *Melayu Raya* atau *Indonesia Raya*.

Walau bagaimanapun, senario dan kekusutan politik semasa Perang Dunia Kedua (1939-1945) nampaknya tidak mengizinkan penyatuan semula rantau Nusantara ini. Contohnya, Soekarno dan Mohamad Hatta telah mengisytiharkan kemerdekaan Indonesia lebih awal tanpa melibatkan Malaya pada pada tarikh 17 Ogos tahun 1945. Malaysia (Tanah Melayu) di bawah Tunku Abdul Rahman pula hanya mencapai kemerdekaan daripada British pada tarikh 31 Ogos tahun 1957. Dalam erti kata lain, perjuangan para nasionalis ini hanya berjaya membebaskan negara dari cengkaman penjajah dan mewujudkan sebuah negara-bangsa (nasion) yang berdaulat

dan bukannya kesatuan Nusantara yang berpaksikan bangsa Melayu.

Walaupun Indonesia, Malaysia, Brunei Darussalam, Singapura, dan Filipina telah mencapai kemerdekaan sekarang dan membangun dengan pesat serta disatukan melalui semangat ASEAN (*Association of South East Asia Nations*), namun persoalan pembentukan negara-bangsa (*nation-state*) dan semangat serantau nampaknya masih lagi menjadi agenda utama negara-negara di kepulauan Asia Tenggara atau Alam Melayu ini. Perkara ini disebabkan oleh pengalaman Indonesia (1945), Filipina (1946), Malaysia (1957), dan Singapura (1965), iaitu sebagai sebuah negara-bangsa yang merdeka lagi berdaulat, masih muda usianya, dan baru sahaja merdeka dari cengkaman kolonial selepas Perang Dunia Kedua (1939-1945), bahkan Brunei Darussalam dan Timor Leste baru memperolehi kemerdekaan pada tahun 1984 dan 1999.

Menurut Abdul Rahman Embong (2001:25), hal sedemikian rupa berlaku disebabkan oleh kekhususan sejarah akibat penguasaan kolonialisme, pembentukan “bangsa cita” atau “bangsa idaman” negara-negara berkenaan adalah hasil wawasan yang dibentuk dalam perjuangan kemerdekaan dan perjuangan untuk mengisi dan memperkukuhkan kemerdekaan itu. Dalam erti kata lain, semangat kesatuan dan “keserantauan” yang terpancar melalui penubuhan ASEAN pada tahun 1967 dan lain-lain kerjasama serantau tersebut hanya terpancar dari segi fakta sahaja dan jauh dari segi realitinya.

Ini terbukti apabila berlakunya pelbagai konflik serantau, seperti konfrontasi Malaysia-Indonesia (1963-1966), tuntutan Filipina ke atas Sabah, isu pertindihan wilayah, perebutan hak konsesi minyak dan gas, pendatang asing, ketenteraan, dan sebagainya masih lagi berterusan dan sukar untuk

diselesaikan. Kebuntuan dalam isu serantau ini nampaknya disukarkan lagi dengan isu globalisasi dan dunia tanpa sempadan yang melanda dunia pada masa kini. Francis Fukuyama (1992), dalam karyanya yang berjudul *The End of History*, secara lantang menyatakan bahawa abad ke-20, terutamanya selepas tamatnya Perang Dingin (1945-1990), adalah abad berakhirnya sejarah.

Hujah daripada Francis Fukuyama ini disokong penuh dan lebih lantang lagi oleh Kenichi Ohmae (1995), dalam bukunya yang berjudul *The Ends of the Nation-State: The Rise of Regional Economics*, yang mengatakan bahawa persoalan pembentukan dan pengukuhan negara-bangsa sepatutnya bukan lagi menjadi agenda utama kepada negara, khasnya pada masa penghujung abad ke-20 dan awal abad ke-21, kerana dianggapnya sebagai era berakhirnya sejarah dan pembentukan negara-bangsa yang mempunyai sempadan politik, ekonomi, dan sosial yang memisahkan antara negara-negara di dunia. Dalam erti kata lain, Kenichi Ohmae (1995) cuba meyakinkan bahawa abad ke-21 ialah “abad dunia tanpa sempadan” dan bersifat global, selaras dengan konsep pengglobalan dunia masa kini, terutamanya dari aspek ekonomi.

Menurut Kenichi Ohmae (1995) lagi, keunggulan dan kemegahan pemerintah dan warganya yang memiliki sebuah *nation-state* (negara-bangsa) yang tersendiri hanya pada nama sahaja, tetapi pada hakikatnya telah ketinggalan zaman dan diruntuhkan oleh satu kuasa atau ideologi baru bernama kapitalisme yang berpaksikan *region-state* atau negara-wilayah. Pada Francis Fukuyama (1992) dan Kenichi Ohmae (1995), negara-negara bekas jajahan ini tidak akan maju atau sekurang-kurangnya dapat berdiri sama tinggi dan duduk sama rendah dengan negara-negara dunia lain (negara maju atau penjajah) jika terus mendukung ideologi *nation-state* yang dilihatnya

sebagai sebuah “nasion ciptaan dan idaman” semata-mata sepertimana pada masa kolonial dahulu.

Bertitik tolak daripada kekusutan di atas, timbul satu persoalan: apakah pendekatan atau mekanisme terbaik untuk menyatukan semula nasion dan mengembalikan semula semangat kesatuan negara-negara di kepulauan Asia Tenggara atau Alam Melayu ini? Apa yang jelas di sini ialah usaha penyatuan semula wilayah-wilayah di kepulauan Asia Tenggara berasaskan konsep Nusantara tradisional ciptaan Mahapatih Gadjah Mada dan “hubungan tanah daratan” nampaknya telah menemui kegagalan disebabkan telah berlakunya pemecahan dan pemisahan yang jelas dalam geopolitik Nusantara tradisional oleh pihak kolonial Barat dan terbentuknya sempadan negara-bangsa melalui kemerdekaan yang memisahkan antara negara-negara di rantau Asia Tenggara ini.

Pada hari ini, pelbagai pergolakan dan ketegangan politik, ekonomi, dan sosial telah berlaku antara negara-bangsa di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini sehingga hampir-hampir mencetuskan perbalahan yang agak serius. Contohnya, hubungan antara Malaysia-Indonesia masa kini nampaknya telah dihambat dengan pelbagai ketegangan seperti isu konsesi minyak dan gas di Ambalat, kedaulatan wilayah maritim di laut Sulawesi dan Selat Melaka, kes penderaan pekerja Indonesia oleh majikan di Malaysia, penyelundupan, pendatang asing tanpa izin, dan sebagainya sehingga mendatangkan salah faham antara rakyat Malaysia dan Indonesia. Begitu juga dengan lain-lain negara seperti Singapura, Filipina, dan Brunei Darussalam juga tidak terlepas daripada pelbagai pergolakan dan ketegangan politik, ekonomi, dan sosial serantau.

Jika konsep “hubungan tanah daratan”, ideologi negara-bangsa

masa kini, serta konsep *regional-state* tidak dapat memperkukuhkan semula penyatuan nasion dan menghidupkan semula semangat Nusantara, apakah pilihan yang kita ada lagi? Dengan mengambil kira bahawa geografi dan sempadan maritim di kepulauan Asia Tenggara atau Alam Melayu ini adalah bercirikan *geometrical boundary* dan *archipelagic state*, maka secara tidak langsung telah menambahkan lagi kesukaran untuk menyatukan semula semangat Nusantara. Dalam erti kata lain, sebelum kawasan zon laut wilayah maka sesebuah negara-bangsa hendaklah terlebih dahulu menentukan garis pangkal lautnya.

Bagi negara-negara bangsa yang bercirikan kebenuaan, tugas menentukan zon wilayah laut dan garis pangkal lurus (*straight baseline system*) adalah lebih mudah berbanding dengan negara-negara bangsa bercirikan kepulauan, seperti Filipina dan Indonesia yang berasaskan *archipelago and internal waters*. Contohnya, melalui *archipelago and internal waters system* telah menyukarkan dan mendatangkan rasa kurang senang negara-negara maritim (*maritime nations*) lain kerana memberi kesan negatif kepada aktiviti perdagangan antarabangsa. Lebih merumitkan lagi apabila rata-ratanya masyarakat di rantau ini telah menerima satu fakta bahawa negara-bangsa seperti Indonesia (tidak termasuk Kalimantan), Malaysia, dan Filipina dipisahkan oleh Laut China Selatan, Laut Sulu, Laut Celebes, dan Laut Jawa.

Jika dibandingkan ciri-ciri fizikal antara tanah daratan dan laut sememangnya pandangan tersebut ada asasnya, kerana sifat fizikal tanah daratan yang keras dan begitu mudah sekali untuk dilalui berbanding dengan laut. Jika direnung kembali mengikut geografi, jelas menunjukkan bahawa semua tanah daratan di kepulauan Asia Tenggara atau Alam Melayu ini sememangnya dikelilingi, diombaki,

dan dihubungkan oleh laut. Walaupun pada hakikatnya negara-bangsa di rantau ini pada prinsipnya adalah berlatarkan *geometrical boundary*,⁸ dan mempunyai kuasa mutlak ke atas laut wilayah (*territorial water*); namun secara realitinya, laut tidak pernah memisahkan wilayah-wilayah daratan di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini.

Tetapi sebaliknya, laut telah menyatukan kita semua tanpa disedari. Dengan keyakinan peribahasa Melayu yang berbunyi “air laut dicencang tidak akan putus”, maka saya dengan ini mengusulkan bahawa mekanisme terbaik untuk memperkukuhkan lagi usaha penyatuan semula nasion dan menghidupkan semula semangat Nusantara ialah dengan cara memertabatkan semula sejarah, kebudayaan, dan kesenian berteraskan maritim di Nusantara sebagai satu warisan bersama. Pemilihan maritim sebagai jambatan dan pemangkin (*catalyst*) ke arah memperkukuhkan semangat penyatuan ini dilakukan atas kesedaran sifatnya yang sentiasa *mobile* yang mengikut pasang-surut, “tak lekang dek panas tak lapuk dek hujan”, tidak mengenal erti sempadan

⁸Dengan mengambil kira bahawa sempadan maritim merupakan *geometrical boundary*, maka secara tidak langsung mewujudkan pelbagai kesukaran untuk merekodnya dalam bentuk carta yang disebabkan, mengikut Lee Yong Leng, oleh: “often irregular configuration of the coasts, which may be broken by bays, estuaries, lagoons, and include projecting headlands and offshore islands” (dipetik oleh Sazlan, 2000). Dalam erti kata lain, sebelum kawasan zon laut wilayah maka sesebuah negara hendaklah terlebih dahulu menentukan garis pangkal lautnya. Bagi Malaysia, kesedaran akan kepentingan maritim kepada negara ini bermula apabila pengisytiharan kawasan pelantar benua Malaysia tahun 1979 yang melibatkan kepulauan Spratly di Laut China Selatan dan zon Ambalat di Laut Sulawesi dibantah keras oleh pelbagai negara jiran. Pada tahun 1988, contohnya, rakyat di negara Malaysia terkejut dengan tindakan negara Indonesia yang mencabar kesahihan pemilikan Pulau Sipadan dan Ligitan, sehinggalah Mahkamah Keadilan Antarabangsa (ICJ) di The Hague, Belanda, pada tahun 2002 telah memutuskan bahawa kedua-dua pulau tersebut adalah milik Malaysia; dan yang terkini adalah tuntutan bertindih kawasan konsesi minyak di zon Ambalat yang hampir-hampir mencetuskan peperangan Malaysia-Indonesia.

antarabangsa, terbukti pernah digunakan untuk menyatukan wilayah-wilayah di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini, berperanan sebagai pembina sebuah peradaban, diperakui keunggulannya oleh para pelayar dan pedagang dahulu kala, dan lain-lain lagi.

Oleh yang demikian, kemampuan laut sebagai alat pemangkin ke arah pemersatu negara-bangsa di rantau ini nampaknya tidak boleh dipertikaikan, apatah lagi diperkecil-kecilkan.

Hugo Grotius, seorang ahli undang-undang yang dilantik oleh Belanda melalui Syarikat Hindia Timur untuk mempertahankan tindakan Belanda merampas sebuah kapal dagang milik Portugis di Selat Melaka, pernah berhujah bahawa: "*Laut, seperti juga dengan udara, tidak boleh ditakluki dan tidak boleh dirujuk kepada pemilikan oleh mana-mana negara jua*" (dipetik oleh Sazlan, 2000).

Untuk memastikan misi dan visi ini dapat dicapai, maka beberapa prasyarat dan kesepakatan perlu diterima secara ikhlas oleh semua pemimpin dan rakyat di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini atas satu keinsafan dan kesedaran bahawa kita semua adalah serumpun. Syarat paling penting ke arah penyatuan semula nasion dan menghidupkan semula semangat Nusantara ialah dengan mengubah persepsi kita bahawa laut bukan pemisah, tetapi mempersatukan bangsa Nusantara. Dalam hal ini, teori bentuk yang bersifat *juz'iyat*, yang boleh dilihat oleh pancaindera dan *kuliyat* itu universal atau sejajaz, yang hanya boleh ditanggapi oleh akal, seperti pernah diutarakan oleh seorang ahli falsafah Yunani tersohor, iaitu Plato (1987), adalah wajar direnungkan semula.

Dalam hal ini pula, cara pemimpin dan rakyat di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu dalam melihat laut berdasarkan sifat fizikal semata-mata (air) dan kemudiannya membuat pelbagai generalisasi

terhadapnya sebagai pemisah adalah satu bentuk yang menakutkan lagi berbahaya berbanding tanah daratan perlu diperbetulkan semula. Bagi kebanyakan rakyat di rantau Asia Tenggara ini, yang menetap di pulau yang tidak mempunyai lapangan terbang dan jambatan, nampaknya tidak menyedari bahawa hanya melalui jalan laut sahaja mereka dapat bergerak ke pulau lain atau ke tanah besar untuk urusan seharian.

KESIMPULAN

Sepertimana yang telah dijelaskan sebelum ini, sejarah telah membuktikan bahawa laut di kepulauan Asia Tenggara atau Alam Melayu telah memainkan peranan yang cukup penting dalam pembinaan peradaban, seperti yang pernah dibuktikan oleh kerajaan Srivijaya dan Majapahit di Indonesia; kesultanan Melayu Melaka di Malaysia; kesultanan Brunei di Negara Brunei Darussalam; dan kesultanan Sulu di Filipina. Sejarah juga telah membuktikan bahawa laut di kepulauan Asia Tenggara telah memainkan peranan yang cukup penting dalam keruntuhan peradaban di Alam Melayu ini apabila dijajah oleh Portugis, British, Belanda (Indonesia); Portugis, Belanda, dan British (Malaysia); serta Sepanyol dan Amerika (Filipina). Pada hari ini, kestabilan negara-negara bangsa di rantau Asia Tenggara, yang baru mencapai kemerdekaan selepas Perang Dunia II (1939-1945), nampaknya mula goyah dengan pelbagai krisis dalaman dan luaran yang seolah-olah tiada penyelesaian.

Misalnya, Malaysia, Indonesia, dan Filipina yang mempunyai puluhan, ratusan, dan ribuan buah pulau yang terpisah-pisah, serta mempunyai kepelbagaian entik dan agama, telah menyukarkan pihak pemerintah untuk menyatukan masyarakatnya di bawah satu nasion atau negara-bangsa yang diidamkan. Ini terbukti apabila berlakunya pelbagai insiden

seperti krisis etnik, menuntut autonomi, dan sebagainya seperti yang berlaku di Indonesia dan Filipina. Dalam erti kata lain, tindakan pemerintah yang mula mengabaikan peranan dan sumbangan maritim sebagai salah satu agenda dalam pembinaan nasion dan cenderung menggunakan model pembinaan nasion *ala* Barat yang bersifat kontinental telah mengundang kepada permasalahan serius. Walaupun negara-negara bangsa di kepulauan Asia Tenggara atau Alam Melayu ini telah mencapai kemerdekaan antara tahun 1940-an sehingga 1990-an, namun impak penjajahan masih lagi dirasai kesan daripada dasar pecah dan perintah oleh pihak kuasa luar.

Hakikat ini, khasnya bersabit isu negara-bangsa Malaysia, telah disuarakan oleh Abdul Rahman Embong (2001) yang menyatakan bahawa walaupun telah terbentuk sebuah persekutuan Malaysia pada tahun 1963, namun yang terbentuk hanyalah sebuah “negara” dan bukan sebuah “bangsa”. Dalam hal ini, Indonesia nampaknya mula mendapat petunjuk dan panduan dalam mengatasi permasalahan pengukuhan “nasion”-nya apabila mula menjadikan kekuatan sejarah dan budaya maritim sebagai alat penyatuan semula negara-bangsa. Kesedaran ini dilakukan oleh Indonesia atas keinsafan bahawa adalah cukup sukar untuk mempersatukan semula negara-bangsa dari aspek geo-politik. Selain Indonesia, negara-negara bangsa lain di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini juga mula bergerak ke arah yang sama.

Untuk merealisasikan misi dan visi penyatuan nasion di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini, maka satu anjakan paradigma dalam polisi pemerintah dan minda rakyat perlu dilakukan terlebih dahulu, yakni melihat laut sebagai penyatu, bukan pemisah. Dalam kerangka yang lebih besar pula, semua nasion di rantau ini perlu memupuk satu semangat dan

kesedaran bahawa sejarah dan budaya maritim di kepulauan Asia Tenggara adalah milik dan warisan bersama.

Kesedaran sejarah dan budaya maritim perlu ditanamkan atas fakta bahawa muka bumi ini didominasi oleh laut, air laut yang tidak pernah berkurangan, malah makin bertambah akibat pemanasan global; dan kini kuasa laut (tsunami) yang mampu menggoncang dunia. Sebagai usaha awal ke arah penyatuan nasion kepulauan Asia Tenggara melalui sejarah, kebudayaan, dan kesenian maritim, serta memperkukuhkan hubungan sedia ada, maka saya dengan ini mengusulkan agar satu ekspedisi pelayaran ke Malaysia – Indonesia – Brunei Darussalam – Filipina – Singapura – Timor Leste dan lain-lain negara di rantau Asia Tenggara, dengan menggunakan perahu atau kapal tradisi oleh para pelayar dari setiap negara, adalah perlu diwujudkan. Ini bertujuan untuk menghidupkan semula perkongsian warisan sejarah, kebudayaan, dan kesenian maritim; menyedarkan rakyat di rantau ini bahawa laut pada hakikatnya mampu mempersatukan nasion; serta memperlihatkan kepada dunia akan intim dan kuatnya hubungan baik antara negara-bangsa di rantau Asia Tenggara atau Alam Melayu ini.

Bibliografi

- Agoncillo, Teodoro A. (1974). *Introduction to Filipina History*. Quezon City: Garotech Publishing.
- Ali, Ismail. (2013). “Perburuan Hamba, Laun, dan Kempen Penghapusan Lanun di Sarawak: Perspektif Sejarah Maritim” dalam *SUSURGALUR: Jurnal Kajian Sejarah & Pendidikan Sejarah*, 1(1) Maret, ms.27-40. Tersedia pula di: www.susurgalur-jurnal.com
- Andaya, Leonard Y. (1990). *The Heritage of Arung Palaka: A History of South Sulawesi (Celebes) in the Seventeenth Century*. Leiden: KITLV Press.
- Aughton, Peter. (2007). *Voyages that Changed the World*. London: Quercus Publishing Plc.

- Belcher, Edward. (1848). *Narrative of the Voyage of H.M.S. Samarang during the Years 1843-1846*, Vol.2. London: Reeve, Benham & Reeve.
- Coedes, George. (1971). *The Indianized States of Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Dick-Read, Robert. (2008). *Penjelajah Bahari: Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika*. Bandung: PT Mizan Pustaka, Terjemahan.
- Djamil, Agus S. (2004). *Al-Qur'an dan Lautan*. Bandung: PT Mizan Pustaka.
- Embong, Abdul Rahman. (2001). *Negara-Bangsa: Proses dan Perbahasan*. Bangi: Penerbit UKM [Universiti Kebangsaan Malaysia].
- Forrest, Thomas. (1969). *A Voyage to New Guinea and the Moluccas from Balambangan, including an Account of Magindanao, Soloo, and Other Islands*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Fukuyama, Francis. (1992). *The End of History*. New York: The Free Press.
- Hajad, Julasari. (2007). *Tausug & Kesultanan Sulu*. Selangor: RNH Marketing Sdn. Bhd.
- Hall, Kenneth R. (1985). *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Johnson, Derek & Mark Valencia. (2005). *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*. Singapore: ISEAS Publications.
- Keppel, Henry. (1874). *The Expedition to Borneo of H.M.S. Dido for the Suppression of Piracy with Extracts from the Journal of James Brooke of Sarawak*, Vol.2. London: Reeve, Benham & Reeve, 3rd edition.
- Lapian, Adrian B. (1991). "Sejarah Nusantara, Sejarah Bahari". *Pidato Pengukuhan Guru Besar Tidak Diterbitkan*. Depok: Fakultas Sastra UI [Universitas Indonesia].
- Lapian, Adrian B. (2008). *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Lapian, Adrian B. (2009). *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Lemlit UNDIP [Lembaga Penelitian Universitas Diponegoro]. (2010). *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Hingga Abad ke-17*. Semarang: Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara, Lembaga Penelitian UNDIP (Universitas Diponegoro) bekerjasama dengan Departemen Kelautan dan Perikanan RI (Republik Indonesia).
- Levathes, Louise E. (1994). *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433*. New York: Oxford University Press.
- Mahan, Alfred Thayer. (1965). *The Influence of Sea Power upon History, 1600-1783*. London: Methuen University Paperbacks.
- Majul, Caser Adib. (1978). *Muslim in the Philippines*. Manila: Saint Mary's Publishing.
- Mohd Ariff, Mohammad Raduan & Shahril Talib. (1995). "Penulisan dan Realiti Sejarah Asia Tenggara: Satu Persoalan" dalam *Jurnal Pengajian Asia Tenggara*. Kuala Lumpur: Jabatan Pengajian Asia Tenggara UM [Universiti Malaya].
- Munoz, Paul Michel. (2006). *Early Kingdoms of the Indonesian Archipelago and the Malay Peninsula*. Singapore: Mainland Press.
- Ohmae, Kenichi. (1995). *The Ends of the Nation-State: The Rise of Regional Economics*. New York: The Free Press.
- Pelras, Christian. (2006). *Manusia Bugis*. Jakarta: Penerbit Nalar, Terjemahan.
- Plato. (1987). *The Republic*. London: Penguin Books, Terjemahan.
- Raleigh, Sir Walter. (1971). *The History of the World*. London: University Paperbacks.
- Reber, Anne. (1966). "The Sulu World in the 18th and Early 19th Centuries: A Historiographical Problem in British Writings on Malay Piracy". *Unpublished M.A. Thesis*. Ithaca, New York: Cornell University.
- Reid, Anthony. (1988). *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680, Vol. 1: The Lands below the Winds*. New Haven: Yale University Press.
- Reid, Anthony. (2000). *Charting the Shape of Early Modern Southeast Asia*. Singapore: ISEAS [Institute of South East Asian Studies].
- Reid, Anthony. (2004). *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara*. Jakarta: Pustaka LP3ES, Terjemahan.
- Roelofsz, Melink. (1979). *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. The Hague: Nijhoff.
- Rutter, Owen. (1930). *The Pirate Wind: Tales of the Sea-Robbers of Malaya*. London: Hutchinson & Co.
- Sather, Clifford. (1997). *The Bajau Laut: Adaptation, History, and Fate in a Maritime Fishing Society of South-Eastern Sabah*. Kota Kinabalu: Penerbit UMS [Universiti Sabah Malaysia].
- Sazlan, Iskandar. (2000). *Laporan Suruhanjaya Bebas Kelautan Dunia*. Kuala Lumpur: Penerbit MIMA [Malaysian Institute of Malaysia].
- Shaffer, Lynda Norene. (1996). *Maritime Southeast Asia to 1500*. New York: M.E. Sharpe Inc.
- Sopher, David E. (1965). *The Sea Nomads: A Study of the Maritime Boat People of Southeast Asia*. Singapore: National University of Singapore Press.
- Tarling, Nicholas. (1990). *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in the Nineteenth Century South East Asia*. Singapore: Donald Moore Gallery.
- Van Leur, J.C. (1960). *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History*. Bandung: Sumur Bandung.

ISMAIL ALI,

Menghidupkan Semula Semangat Nusantara

- Vlekke, Bernard H.M. (2008). *Nusantara: Sejarah Indonesia*. Jakarta: Gramedia, Terjemahan.
- Wallace, Alfred. (1962). *The Malay Archipelago*. New York: Dova Publications.
- Warren, James F. (1981). *The Sulu Zone, 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*. Singapore: Singapore University Press.
- Warren, James F. (2002). *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding, and the Birth of Ethnicity*. Singapore: Singapore University Press.
- Wolters, O.W. (1967). *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origin of Srivijaya*. Ithaca, New York: Cornell University Press.
- Wolters, O.W. (1970). *The Fall of Srivijaya in Malay History*. Ithaca, New York: Cornell University Press.
- Zacot, Francois Robert. (2009). *Orang Bajo: Suku Pengembara Laut*. Kota Kinabalu: Penerbit UMS [Universiti Malaysia Sabah].