

PERANAN SELAT BANGKA SEBAGAI PINTU GERBANG DUNIA MARITIM KOTA PALEMBANG

Zusneli Zubir

Balai Pelestarian Nilai Budaya (BPNB) Padang

Jalan Raya Belimbing No 16A Kuranji Padang

E-mail: zusneli_z@yahoo.co.id

Hp. 0813 922 400 62

BANGKA STRAIT ROLE AS THE WORLD MARITIME CITY GATES PALEMBANG

Abstract

In this paper there are several objectives to be assessed, first described a condition of a water, in the Bangka Strait which then become the main reference maritime gate of a city, in this case the city of Palembang. This referral landscape seen from the conditions that exist in these waters as the main maritime gate way cities described his past through literature references. Second, analyze and synthesize the role of a water, with all the Bangka Strait role as the main door of the maritime world by looking at Palembang important role between the time from time to time any authority in the city Palembang. Third, formulate how the waters of the Strait of Bangka controlled and controlled from a region that is in the hinter land city of Palembang so that it looks the main interest will mastery of these waters as the world's main maritime gate way Palembang becomes central. This paper is a study of the history of the study of the past, particularly the Bangka Strait as a maritime gateway city of Palembang. As the study of history, the method used is the historical method, which includes stages in historical method, consists of four stages, namely heuristic, criticism, interpretation and historiography. Based on the study it although far from the ocean, the city of Palembang in every time and a power that stood there, unable to control the oceans as a maritime power by empowering the Bangka Strait as the main maritime gate way. The ability to control this can be attributed to the excellent Palembang can utilize the natural conditions that lie Bangka Strait that separates mainland Sumatra island to the mainland island of Bangka very well and right. Bangka Strait referenced and compass every ship that goes from the sea and out to sea. Further more, any ruler in Palembang able to build to build the maritime world in Palembang by making the Bangka Strait as the main gate way to connect inter-city trade, both from China and India in his past, as well as Batavia and Singapore in the next period. The rulers in Palembang with elegant able to perform the control of politically appropriate and correct over the world which originated from the vast ocean waters of the Strait of Bangka. The control followed by the utilization of natural resources in the region into an economic power but also the power of culture to make the Bangka Strait to become a gate way to the city of Palembang, so the Bangka Strait role as the main gate way to maximum.

Keywords: *Maritime, Gate, Strait, Shipping and Commerce.*

Abstrak

Dalam tulisan ini ada beberapa tujuan yang ingin dikaji, pertama mendeskripsikan suatu kondisi sebuah perairan, dalam Selat Bangka yang kemudian menjadi rujukan utama gerbang maritim sebuah kota, dalam hal ini Kota Palembang. Rujukan ini dilihat dari kondisi bentang alam yang ada di perairan tersebut sebagai kekuatan utama gerbang maritim kota yang dideskripsikan lewat rujukan literatur masa lampau. Kedua, menganalisis dan mensintesis peran sebuah perairan, Selat Bangka dengan

segala perannya sebagai pintu utama dunia maritim Kota Palembang dengan melihat peran penting antar waktunya dari masa ke masa setiap kuasa yang ada di Kota Palembang. Ketiga, memformulasikan bagaimana perairan Selat Bangka dikontrol dan dikendalikan dari sebuah wilayah yang ada di pedalamannya Kota Palembang sehingga akan terlihat kepentingan utama penguasaan akan perairan ini sebagai gerbang utama dunia maritim Kota Palembang menjadi hal yang sentral. Tulisan ini merupakan kajian sejarah dalam mempelajari masa lampau, khususnya Selat Bangka sebagai gerbang maritim kota Palembang. Sebagai kajian sejarah, maka metode yang digunakan adalah metode historis, yang meliputi tahapan-tahapan dalam metode sejarah, terdiri dari empat tahapan, yakni heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Berdasarkan kajian maka walaupun jauh dari lautan, Kota Palembang dalam setiap waktu dan masa kekuasaan yang berdiri di sana, mampu mengendalikan lautan sebagai kekuatan maritim dengan cara memberdayakan Selat Bangka sebagai gerbang utama maritimnya. Kemampuan mengendalikan ini dapat dikatakan karena Palembang dengan sangat baik dapat memanfaatkan kondisi alam yang terbentang di perairan Selat Bangka yang memisahkan daratan Pulau Sumatera dengan daratan Pulau Bangka dengan sangat baik dan tepat. Selat Bangka dijadikan rujukan dan kompas setiap kapal yang masuk dari lautan dan keluar menuju lautan. Selanjutnya, setiap penguasa di Kota Palembang mampu membangun dunia maritim di Kota Palembang dengan menjadikan Selat Bangka sebagai gerbang utama dalam mengkoneksikan antar bandar dagang, baik dari Cina-India pada masa lampainya, maupun Batavia-Singapura di masa berikutnya. Para penguasa di Kota Palembang dengan elegannya mampu melakukan kendali dan kontrol secara politik tepat dan benar atas dunia laut luas yang berawal dari perairan Selat Bangka. Kendali itu diikuti dengan pemanfaatan berbagai sumber daya alam di wilayahnya menjadi kekuatan ekonomi sekaligus kekuatan budaya dengan menjadikan Selat Bangka untuk menjadi gerbang menuju Kota Palembang, sehingga peran Selat Bangka sebagai pintu gerbang utama menjadi maksimal.

Kata Kunci: *Maritim, Pintu Gerbang, Selat, Pelayaran dan Perniagaan.*

A. PENDAHULUAN

Dunia Maritim, dalam pandangan Suroyo, dkk (2007: 205-206), identik dengan suatu masyarakat pesisir yang terletak dipinggir laut, sehingga juga dilabeli masyarakat laut, di mana di sana, terdapat sekumpulan manusia yang hidup bersama dalam suatu tempat dekat daerah pantai dengan suatu ikatan-ikatan tertentu yang berkorelasi dengan dunia laut. Masyarakat laut tersebut, menurutnya, berpolakan sebuah masyarakat yang bercirikan secara umum dengan mendiami daerah-daerah di sekitar pantai yang ada di pulau-pulau di wilayah kepulauan Indonesia yang terdiri dari wilayah perairan yang didalamnya ada banyak ribuan pulau. Oleh karenanya, dalam pandangan seperti itu, maritim, diberi pengertian sebagai suatu penguasaan wilayah yang terdiri dari beberapa pulau oleh sebuah entitas, biasanya kerajaan pada masa lampau. Kuasa ini berkenaan dengan potensi sumber daya alam yang menjadi hak dan milik dari kerajaan pemilik perairan maritim tersebut.

Pengertian yang senada, diungkapkan juga oleh Hamid (2013: 14-15) ketika melihat dunia lautan sebagai sebuah jaringan jalur niaga, di mana akibat ada dan terbetuknya jaringan ini menyebabkan munculnya imperium, kantong-kantong niaga sepanjang lajur tersebut sehingga menciptakan kuasa laut dari wilayah kantong-kantong niaga ini atas laut luas yang ada disekitarnya.

Pandangan serupa dalam istilah maritim seringkali dikaitkan dengan dunia laut, baik menyangkut perdagangan maupun pelayaran yang dilakukan di laut. Pandangan ini secara garis besar, seperti pendapat Salim (2015: 1-16), memperlihatkan bahwa maritim sangat berhubungan dengan segala obyek dan aktifitas yang berkenaan dengan laut. Oleh sebab itu, dunia maritim merupakan suatu konteks tentang “negarakepulauan”, di mana “negara” atau “kuasa” ini berkoneksi dengan sifat pemanfaatan akan laut yang berevansi dalam mencapai suatu penguasaan dan kejayaan “negara” tersebut. Sebabnyalah, dunia maritim bagi suatu kuasa merujuk kondisi fisik yang sangat dekat terkoneksi dunia kelautan. Dalam konsep seperti itu, maritim juga diberi arti oleh Geoffrey (2009: 10-11), sebagai sebuah *sea power*. Pandangan ini juga memiliki relevansi dengan pendapat Corbett (2005: 25-26) yang mengatakan kuasa akan laut sebagai kualitas penguasaan terhadap laut, bukan bukan saja tentang pemanfaatan akan laut itu sendiri, namun menyangkut suatu mempengaruhi tingkah laku di laut atau dari laut yang memiliki dampak luas akan jalan peristiwa di darat yang berasal dari laut.

Menariknya, dalam terminologi maritim, Palembang merupakan sebuah lokalitas yang mampu memanfaatkan dengan baik dunia laut sebagai suatu konsep *sea power* yang sedemikian rupa. Walaupun sebetulnya, kota Palembang sendiri memiliki letak yang cukup jauh dari laut, kurang lebih 200kilometer dari laut yang ada di lepas pantaitimur Sumatera. Tetapi Kota Palembang mampu muncul sebagai suatu kota maritim akibat kemunculannya sebahai *entreport* yang sangat penting dalam dunia perdagangan di Nusantara. Kota Palembang adalah dunia pusat mata rantai pertukaran barang, baik pada masa prakolonial maupun kolonial dan pascakolonial. Kota Palembang meskipun terletak di muara sungai mampu melakukan koneksi arah dunia perdagangan lokal maupun interlokal, bahkan internasional dalam jaringan perdagangan di sepanjang pantai Timur Sumatera menuju dunia luar yang lebih luas.

Kota Palembang seperti halnya, konsep maritim di atas mampu memanfaatkan kuasa atas dunia laut yang jauh darinya dengan cara peduli dan mampu melakukan sebuah pengelolaan akan berbagai sumber daya laut, terutama manusia dan perairan lautnya, terutama menyangkut dunia permukaan laut, bahkan selat dan samudera yang ada di laut yang luas, salah satunya dunia maritim perairan Selat Bangka sebagai gerbang utama maritim Kota Palembang. Selat Bangka yang memisahkan daratan Sumatera di pantai Timurnya dengan Pulau Bangka juga merupakan koneksi pelayaran perdagangan di daerah barat Nusantara, yang terbentuk sepanjang Bandar perdagangan Internasional, Singapura dan selat Bangka di utara dengan bandar perdagangan Nusantara, Batavia atau pusat-pusat dagang tanah Jawa yang ramai yang ada di selatan. Oleh karena itu dalam setiap masanya Selat Bangka merupakan selat yang sibuk dilalui berbagai kapal dagang yang mendapat kontrol dari kuasa di Kota Palembang.

Secara geografis, Selat Bangka merupakan celah sempit, seperti halnya Selat Malaka di antara Semenanjung Malaya dan ujung utara Pulau Sumatera. Selat Bangka berhadapan dengan daratan timur Sumatera Selatan yang terdiri dari jalinan delta rawa, sebagai *enclave* adanya muara-muara sungai ditepi laut dan menjalar ke daerah pedalaman Sumatera Selatan. Daerah rawa Sumatera Selatan ini terbentuk mulai dari wilayah utara yang bermula di Tanjung Terusan Laut, Alangan Gantang, Batu Buruk, Tanjung Siapi-Api, Sungsang serta muara-muara sungai

seperti Air Kedawang, Sungai Lalan yang bermuara di Air Saleh, Air Banyuasin, Air Telang, Air Musi yang bermuara di Air Sungsang dan Air Upang yang ada di *Onderafdeeling Banjoeasin en Koeboestrekken*, serta muara-muara sungai yang ada di selatan seperti Air Kumbang dan Air Padang di *Onderafdeeling Ogan en Komering Ilir*. Kota Palembang yang dibentuk oleh *landscape* pusat-pusat perdagangan yang bercabang dan bermuara di Selat Bangka ini, menurut Bronson (1997: 39-52) dan Manguin (2002: 73-99), sangat memungkinkan untuk mempertajam apa yang sebenarnya terjadi di lautan memiliki relevansi dan pengaruh kuat di daratan Palembang.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka ada beberapa pertanyaan yang diangkat sebagai permasalahan dalam tulisan ini, yakni: *Pertama*, bagaimana kondisi Selat Bangka sebagai pintu gerbang dunia maritim Kota Palembang? Bagaimana pula Selat Bangka ini diceritakan sebagai gerbang utama maritim Kota Palembang dari waktu ke waktu, terutama pada masa lampau? Kedua, bagaimana peran besar Selat Bangka dalam dunia maritim Kota Palembang dari masa ke masa? Ketiga, mengapa penguasaan selat Bangka sebagai pintu gerbang utama dunia maritim Kota Palembang menjadi penting?

Tujuan utama penelitian ini adalah:

1. Mendeskripsikan suatu kondisi sebuah perairan, dalam Selat Bangka yang kemudian menjadi rujukan utama gerbang maritim sebuah kota, dalam hal ini Kota Palembang. Rujukan ini dilihat dari kondisi bentang alam yang ada di perairan tersebut sebagai kekuatan utama gerbang maritim kota yang dideskripsikan lewat rujukan literatur masa lampau.
2. Menganalisis dan mensintesis peran sebuah perairan, Selat Bangka dengan segala perannya sebagai pintu utama dunia maritim Kota Palembang dengan melihat peran penting antar waktunya dari masa ke masa setiap kuasa yang ada di Kota Palembang.
2. Memformulasikan bagaimana perairan Selat Bangka dikontrol dan dikendalikan dari sebuah wilayah yang ada di pedalamannya Kota Palembang sehingga akan terlihat kepentingan utama penguasaan akan perairan ini sebagai gerbang utama dunia maritim Kota Palembang menjadi hal yang sentral.

Oleh sebab itu, berdasarkan tujuannya, maka tulisan ini diharapkan mampu memberi manfaat bagi:

1. Pemahaman secara naratif deskriptif sebuah kondisi yang menjadi akar pentingnya penguasaan dunia maritim dari sebuah kuasa, dalam hal ini penguasa kota Palembang dari waktu ke waktu, terhadap sebuah perairan yang menjadi gerbang utama dunia maritimnya.
2. Menjadi bahan reflektif tentang pentingnya penguasaan dunia maritim, pelayaran dan perniagaan di laut luas, yang dimulai dari sebuah kontrol dan kendali atas gerbang utama dunia maritim dari sebuah kuasa yang sebenarnya bukanlah terletak di pinggir laut sendiri, melainkan jauh di pedalamannya.
3. Dapat menjadi literatur utama kebijakan ekonomis, sosial dan politis dalam pentingnya penguasaan dunia maritim yang sebenarnya dapat dikembangkan dari sebuah kota yang

jauh di pedalamannya dengan cara kontrol dan kendali atas sebuah gerbang utama maritim yang terletak di pinggir pantainya dengan melewati alur-alur sungai yang panjang dan berliku. Sehingga dari sana akan terlihat dengan cara apa gerbang tersebut dikontrol dan dikendalikan dengan baik.

B. METODOLOGI

Pembahasan tentang “laut”, acapkali sering berkenaan dengan perdebatan antara konsep maritim dan bahari. Oleh karena itu, Nugroho (2015: 1-5) mencoba menformulasikan dua konsep di atas, di mana konsep maritim secara literatur menurutnya memiliki rujukan yang berpararel dengan pengertian yang berkenaan dengan urusan pelayaran dan perdagangan. Sementara konsep bahari menurutnya lebih mengacu pada makna yang bersangkutan dengan dunia budaya yang objeknya adalah laut. Istilah konsep bahari ini kemudian diperkuat dengan pengertian yang terdapat dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia yang mendefinisikan kata bahari sebagai yang lampau, dahulu kala. Artinya, budaya atau kebudayaan laut masa lampau dahulu kalayang jaya. Atau lebih tepatnya sebagai kebudayaan yang memiliki obyek Laut. Acuan Kamus Umum Bahasa Indonesia karangan Poerwadarminta (1982: 74-75) tersebut secara tegas mendefinisikan bahwa zaman bahari menyangkut zaman purbakala, yang bersinonim dengan kata “dahulu kala”. Kata dahulu bahari, masa lampau kemudian juga menyangkut objek kajian disiplin ilmu sejarah, yang memberi perhatian terhadap masalah bahari, masalah maritim.

Pembahasan tentang konsep maritim dan bahari, kemudian acapkali digabungkan oleh Lopian (2009: 1) dalam pembahasannya tentang sejarah maritim, di mana Lopian mensejajarkan istilah bahari dan maritim dalam menunjukkan relevansi masa lampau dengan masa kekinian. Dalam bukunya tersebut, Lopian seringkali menggunakan kedua istilah tersebut secara bergantian serta dengan makna yang kurang lebih sama artinya. Secara historiografi, kajian tentang dunia maritim di Indonesia di mulai ketika van Leur (1960) dalam bukunya berjudul *Indonesian Trade and Society: Essay in Asian Social and Economic History*, membahas tentang pelayaran dan perdagangan, terutama di lautan dan samudra sejak awal sampai terlibatnya VOC (*Vereneegde Oost-Indische Compagnie*) di Asia Tenggara, terutama kajian di Nusantara.

Selain itu karya Reid (1992), dengan buku berjudul *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680* yang diterjemahkan oleh Mochtar Pabotinggi menjadi *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga* diterbitkan oleh Yayasan Obor Jakarta, juga menelaha tentang urgensi laut bagi Nusantara, terutama sebagai jembatan lalu lintas perdagangan dunia Timur dan Barat. Pembahasan tentang dunia maritim di Nusantara kembali dilakukan oleh Lopian (2008) dalam bukunya berjudul *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17* dan Lopian (2009) dalam bukunya berjudul *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Kedua buku ini mengkaji pentingnya dunia maritim dalam dinamika sejarah di Nusantara dan Asia Tenggara.

Kajian maritim, terutama Palembang zaman Sriwijaya juga dilakukan oleh Wolters (2011) dalam karyanya yang berjudul *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origin of Srivijaya* yang diterjemahkan oleh Penerbit Ombak dengan judul *Kemaharajaan Maritim Sriwijaya dan*

Perniagaan Dunia Abad III-Abad VII serta buku *The Fall of Srivijaya in Malay History* yang ditulis Wolters (1970). Kedua buku ini membicarakan Sriwijaya sebagai kerajaan di Palembang dari perspektif penguasaan perdagangan laut yang membentang dan berpusat di Selat Malaka sebagai penghubung Cina di Timur dan Persia di Barat.

Tulisan ini merupakan kajian sejarah yang merupakan ilmu dalam mempelajari masa lampau, khususnya Selat Bangka sebagai gerbang maritim kota Palembang. Kajian sejarah sebagai ilmu dalam tulisan ini memiliki keterikatan secara prosedur sebagai suatu penelitian ilmiah. Oleh karena itu, sejarah yang mengungkapkan peristiwa masalampau dalam menghasilkan tulisan kritis, ilmiah dan objektif memiliki sebuah metode. Metode sejarah adalah suatu proses untuk menguji dan mengkaji kebenaran rekaman dan peninggalan-peninggalan masa lampau dengan menganalisis secara kritis data-data yang ada sehingga menjadi penyajian dan cerita sejarah yang dapat dipercaya. Menurut Kuntowijoyo (1993: 17), metode sejarah dapat diartikan pula sebagai metode penelitian dan penulisan sejarah dengan menggunakan cara, prosedur, dan teknik yang sistematis sesuai dengan asas-asas dan aturan ilmu sejarah.

Tulisan ini dalam penerapannya disusun dengan menggunakan metode sejarah yang meliputi proses untuk menguji, menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Menurut Daliman (2006: 17-18), metode sejarah sebagai suatu proses yang meliputi pengumpulan dan penafsiran jejak, peristiwa, ataupun gagasan yang timbul dimasa lampau untuk menemukan generalisasi yang berguna dalam usaha memahami kenyataan-kenyataan sejarah, bahkan berguna untuk memahami situasi sekarang dan merencanakan perkembangan yang akan datang.

Secara metodologis, tulisan ini menggunakan tahapan-tahapan dalam metode sejarah seperti pendapat Gootschalk (1986: 37), yang terdiri dari empat tahapan, yakni heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Ada tiga macam sumber yaitu sumber benda, sumber lisan dan sumber tertulis, dari ketiga sumber tersebut dalam penelitian ini yang paling banyak digunakan adalah sumber tertulis yang dikumpulkan dari bahan-bahan yang relevan dengan permasalahan yang dikaji melalui penelitian pustaka.

Berdasarkan literturnya terdapat beberapa pengertian selat, *strait*, seperti berikut ini menurut Kamus Merriam Webster (1984: 112), selat diartikan sebagai suatu ruang sempit atau lorong yang menghubungkan dua badan air. Pengertian serupa diberikan oleh Kamus Istilah Kelautan dan Perikanan (2002: 78-79), di mana selat diartikan sebagai laut yang sempit di antara dua pulau. Sementara dari kamus online, Talos Urbandictionary (2015), selat didefinisikan sebagai sebuah entitas geografis, di mana selat merupakan sebuah jalan lintasan atau sebuah gang yang sempit yang terletak diantara dua daratan atau pulau atau kumpulan pulau yang menghubungkan dua daerah laut yang lebih luas.

Berdasarkan defenisi-defenisi di atas, maka selat cenderung diartikan sebagai suatu laut yang sempit yang memisahkan dua pulau dan menghubungkan dua daerah laut yang lebih lebar. Jadi, selat adalah sebuah laut sempit yang terhubung dari dua daratan yang biasanya diawali dengan sebuah ujung tanjung. Sementara, tanjung diartikan sebagai sebuah daratan yang menjorok ke laut, atau daratan yang dikelilingi oleh laut di ketiga sisinya, sedangkantanjung

yang luas disebut semenanjung.

Berdasarkan pengertian tersebut, maka Selat Bangka merupakan sebuah wilayah perairan yang relatif sempit yang menghubungkan dua bagian perairan yang lebih besar, di mana Selat Bangka terletak diantara dua permukaan daratan yaitu bagian pantai timur Provinsi Sumatera Selatan dan bagian barat Provinsi Bangka Belitung. Alat transportasi untuk menyeberangi Selat Bangka di masa sekarang, biasanya menggunakan kapal ferry, yaitu kapal laut berukuran kecil. Di perairan Selat Bangka, ada banyak pulau-pulau kecil. Menurut Nur (2006: 1-23), daerah Sumatera Selatan memiliki Pulau Alang Gantang. Sementara pulau-pulau yang terdapat di Daerah Bangka-Belitung adalah Pulau Lepar, Pulau Liat, Pulau Selui, dan Pulau Mandanao.

Pantai Timur Sumatera Selatan yang memanjang dari utara di Teluk Berawang dan bagian selatan di Tanjung Kait yang menghadap ke Selat Bangka banyak ditumbuhi hutan mangrove. Air Selat Bangka dikenal cukup hangat dan iklim di sekitar Selat Bangka adalah iklim tropis yang dipengaruhi dua angin musim. Kondisi iklim dan suhu air akan mempengaruhi hasil tangkapan ikan bagi nelayan sekitar Selat Bangka. Kandungan mineral dan potensi ikan sangat besar di perairan Selat Bangka.

Batas-batas Selat Bangka yaitu di sebelah utara dibatasi atau sejajar dengan bagian paling selatan perairan luas Selat Karimata, di bagian selatan dibatasi Selat Gaspar, bagian timur sejajar dengan Pantai Timur Sumatera Selatan sementara bagian barat berbatasan dengan pantai bagian barat Pulau Bangka. Selat Bangka merupakan kawasan beriklim tropik, di mana keadaan ini berhubungan dengan kedudukannya yang berada didekat garis katulistiwa. Curah hujan terutama di pesisir Timur dan Utara mencapai purata 1000 mm hingga 2000 mm per tahun, sedangkan di bahagian tengah, pesisir Barat dan Selatan curah hujannya lebih tinggi yaitu mencapai 2000 mm hingga 3000 mm per tahun. Suhu maksimum rata-rata mencapai 23° Celcius hingga 35° Celcius, dengan kelembaban nisbi udara mencapai 65% hingga 75 %.

Perairan Selat Bangka sangat dipengaruhi oleh angin musim yang berganti arah setiap setengah tahun. Selama musim timur dari Mei hingga September arus bergerak ke barat laut. Sedangkan pada musim barat, November hingga Maret arus bergerak ke arah yang berlawanan, pada bulan-bulan awal dan akhir setiap musim terjadi periode peralihan. Kecepatan arus maksimum pada setiap musim tercapai 25 cm/detik. Akibatnya, selama musim hujan, Selat Bangka memiliki gelombang laut yang cukup berbahaya bagi pelayaran, terutama di wilayah perairan Selat Bangka bagian utara dan timur, dengan tinggi gelombang antara 2 sampai 4 meter. Padahal ketika Selat Bangka hanya memiliki tinggi gelombang yang berkisar antara 0,5 sampai 2 meter, kondisi gelombang laut tersebut sudah memiliki potensi tinggi dalam mengancam keselamatan pelayaran di kawasan perairan Selat Bangka tersebut. Akibatnya dalam bulan-bulan tertentu, selama November sampai Januari Selat Bangka relatif memiliki kondisi gelombang tinggi dan cuaca kurang baik. Secara geoastronomis, sepanjang perairan selat Bangka memiliki tingkat rataan pasang surut, di mana rata-rata perbedaan pasang dan surut terlama terdapat di antara stasiun yang ada di Tanjung Buyut dengan di Boombaru, yaitu sekitar 4 jam 30 menit untuk kondisi pasang dan 5 jam 20 menit untuk kondisi surut.

Perairan Selat Bangka, terutama di bagian pantai timur Sumatera Selatan, sebelah selatan

corokan dalam Tanjung Carat, memiliki apa yang disitilahkan oleh Pickard (1967: 22-23) sebagai perairan *estuaria*. Perairan jenis ini merupakan perairan yang semi tertutup yang berhubungan bebas dengan laut, sehingga air laut dengan salinitas tinggi dapat bercampur dengan air tawar. Menurut Dahuri dkk (1996: 15), kombinasi pengaruh air laut dan air tawar tersebut akan menghasilkan suatu komunitas yang khas, dengan kondisi lingkungan yang bervariasi. Kawasan perairan corokan Tanjung Carat di Selat Bangka adalah kawasan tempat bertemunya arus sungai-sungai yang memanjang di daerah pedalaman Sumatera Selatan dengan arus pasang surut yang mengarah ke Selat Bangka. Secara umum perairan corokan Tanjung Carat tersebut adalah tempat bertemunya tiga cabang utama sungai-sungai besar, yakni Air Saleh, Air Banyuasin dan Air Sungsang.

Perairan Sungsang merupakan perairan muara dimana pertemuan antara air sungai dan air laut terjadi, air Sungsang di bagian dalamnya ini kemudian memiliki dua cabang sungai yaitu air Telang dan Air Upang, di mana air upang ini menuju Sungai Musi dan merupakan jalur menuju Kota Palembang. Arus di Perairan Sungsang dipengaruhi oleh pasang surut, di mana pada saat pasang arah arus dari laut menuju ke darat, selatan dan pada saat surut menuju ke laut, utara. Sementara itu, kawasan Air Banyuasin menurut Husnah, dkk (2009: 34-35), memiliki luas kurang lebih 167 km², dengan lebar rata-rata kurang lebih 6 km dan panjang kurang lebih 28 km. Air Banyuasin berhadapan langsung dengan selat Bangka dan setiap harinya dipengaruhi oleh pasang surut air laut. Akibat dipengaruhi oleh pasang surut air, maka salinitas perairan ini berfluktuasi cukup tinggi yaitu 11-24 permil. Sungai Banyuasin memiliki peranan yang sangat besar bagi masyarakat pesisir Sumatera Selatan karena memiliki kontribusi penting terhadap berbagai aktifitas pembangunan diantaranya sebagai alur pelayaran, pelabuhan, penangkapan ikan, dan perkebunan.

Secara topografi wilayah daratan, di mana bagian timur Selat Bangka, adalah daerah pesisir timur Kabupaten Banyuasin yang terdiri atas Kecamatan Banyuasin II, Kecamatan Makarti Jaya, Kecamatan Muara Sugihan, Kecamatan Tanjung Lago, dan Kecamatan Air Saleh merupakan dataran rendah yang sebagian besar terdiri dari rawa-rawa dengan ketinggian yang hampir sama dengan permukaan air laut. Daerah pesisir timur Kabupaten Banyuasin yang terletak di dekat Selat Bangka ini umumnya dilalui oleh banyak sungai yaitu Sungai Musi, Sungai Banyuasin, Sungai Tungkal, Sungai Dawas, Sungai Calik, Sungai Talang, Sungai Saleh dan sungai-sungai kecil lainnya.

Perairan di pesisir pantai timur Kabupaten Banyuasin merupakan pertemuan antara air laut yang berasal dari Selat Bangka dengan air permukaan yang berasal dari sungai-sungai besar yang bermuara ke laut yaitu Sungai Musi, Sungai Sembilang, Sungai Terusan Dalam dan sungai kecil lainnya. Kondisi perairan keruh dan berwarna kecoklatan yang disebabkan oleh adanya partikel-partikel tanah endapan lumpur yang dibawa oleh aliran sungai baik sungai kecil maupun sungai besar yang bermuara ke pesisir timur Kabupaten Banyuasin.

Pada bagian Pulau Bangka, secara geografis, Selat Bangka langsung berhadapan dengan Kota Muntok yang terletak di ujung sebuah kelokan Selat Bangka dan di sisi barat daya Gunung Menumbing serta dekat dengan Tanjung Keliyan. Menurut Utomo (2010: 1-13) letak Muntok

yang strategis sebagai salah satu wilayah transit untuk tempat persinggahan kapal yang kekurangan persediaan air tawar dalam pelayaran menuju Malaka dan Jawa menyebabkan, Muntok berkembang menjadi pemukiman sejak masa lampau di daerah Selat Bangka bagian daratan Pulau Bangka.

Nama Selat Bangka dalam sumber klasik pertama kali, menurut Mills (1970) muncul dengan nama Selat *Peng-chia* dalam laporan yang dibuat pengelana *Ma-huan* dengan judul *Ying-yai Sheng-lan*. Dalam laporan ini, Selat *Peng-chia*, Selat Bangka dilukiskan sebagai perairan berair tawar sebagai jalan pertama untuk masuk ke ibukota Palembang lewat sungai-sungai sempit berikutnya. Selat *Peng-chia* ini selalu dihubungkan dengan nama lain yakni *Peng-chia Shan*, Gunung *Peng-chia*, yang diterjemahkan sebagai Gunung Menumbing sebagai patokan pedoman yang dipergunakan untuk masuk dari perairan utama Selat Bangka ke Ibukota Palembang melalui saluran sungai *Sungsang* menuju *Sungai Upang* terus ke Sungai Musi. *Peng-chia Shan*, Selat Bangka digambarkan sebagai pedoman untuk masuk dalam melewati tiga saluran menuju pedalaman Sumatera Selatan, yakni *old channel*, saluran lama, *saluran barat* dan *saluran timur*.

Kapal, untuk masuk ke Palembang dengan benar, harus masuk ke saluran yang paling tengah, *old channel*, di mana terdapat pulau kecil didalamnya. Sisi kiri dari tiga saluran ini, dinamai “saluran timur”, memiliki perairan berlumpur dan dangkal yang jarang digunakan untuk akses masuk ke Palembang, karena kapal akan terdampar. Saluran timur, oleh Mills (1970), dianggap sebagai muara Sungai Saleh, tetapi Wolters (1976: 1-57) lebih menposisikannya sebagai muara Sungai Upang, sebab dari posisi dan kondisi yang dinaratifkan tentang tiga saluran ini, muara Sungai Upang lebih dekat ke Sungai Musi dari pada muara Sungai Saleh tersebut. Menurut kutipan Wolters (1979: 33-50), pada pertengahan abad XIX, karakter Sungai Upang walau lebih luas dan memiliki kedalaman tetapi juga sekaligus memiliki endapan lumpur tebal, sehingga tidak bisa berlayar sampai ke Palembang. Sementara sisi kanan, yang dikenal sebagai “saluran barat”, sebagai muara Sungai Banyuasin, saluran ini cenderung dianggap tertutup untuk masuk langsung ke Palembang. Saluran barat dianggap lebih beresiko karena memiliki celah yang sempit dan memutar pada bagian ulunya untuk masuk ke Palembang.

Selain sumber Cina, sumber Portugis dalam buku *Roteiros* yang dijelaskan dalam tulisan Manguin (1984: 17-24), juga dengan gamblang menyebutkan istilah *Peng-chia Shan* dalam sumber Cina dengan istilah yang lebih jelas sebagai *Monoping* untuk nama Gunung Menumbing yang terlihat jelas dalam navigasi pelayaran di Selat Bangka. Peta pelayaran menuju ibukota Palembang, ditandai dimana jika kapal yang berlayar dari Barat Laut menuju Tenggara, setelah terlihat *Monopim*, Gunung Menumbing, kapal-kapal akan mendekati ibukota Palembang melalui hutan-hutan bakau berbentuk garis hijau. Setelah berlayar dekat hutan-hutan bakau di daratan pantai timur, pelayar akan berjumpa dengan sebuah tanjung, Tanjung Carat yang berbentuk karang dan menjorok ke laut. Setelah mengitari jorokan tanjung tersebut, mereka akan masuk ke sungai-sungai menuju pedalaman, Ibukota Palembang. Dalam catatan sejarah, Selat Bangkaka kemudian menjadi jalur lintas penting sejak zaman dahulu, dari masa Sriwijaya, Kesultanan Palembang, hingga masa kolonial. Selat Bangka selama ribuan tahun sebelum masa

kolonialisme Barat, bangsa India, China, dan Arab telah menjadikan Selat Bangka tersebut sebagai jalur lalu lintas perdagangan.

Keberadaan Selat Bangka sebagai jalur pelayaran dan perdagangan didukung oleh keberadaan dua selat di wilayah utaranya, yaitu Selat Malaka dan Selat Karimata. Perairan Selat Malaka dan Selat Karimata menjadi jalur yang dilalui rute perdagangan timbal balik kapal kapal dari negara Timur Tengah serta India menuju ke negara negara Asia Timur seperti Cina dan Jepang, begitu juga sebaliknya. Rute pelayaran ini merupakan kawasan lalu lintas yang tinggi yang dilewati oleh berbagai kapal. Selat Malaka dan Selat Karimata di utara Selat Bangka terkoneksi dengan perairan Cina Selatan, Laut Natuna, Laut Jawa Bagian Barat, Selat Sunda, dan Samudera Hindia, sehingga secara tidak langsung Selat Malaka, Selat Karimata dan Selat Bangka adalah trisula perairan yang menjadi moda penghubung dalam pelayaran dari utara menuju selatan, kawasan Nusantara, terutama untuk ke Pulau Jawa.

Namun walaupun demikian, menurut Hasanah(2009: 11-16), kondisi perairan SelatMalaka, Selat Karimata dan Selat Bangka relatif jauh lebih aman dibanding perairan terbuka, meskipun kadang kadang kondisiarus menjadi cukup kuat. Selain itu, Selat Bangka, termasuk Selat Gaspar merupakan perairan yang perlu kehati-hatian tingkat tinggi, karena pada beberapa lokasi cenderung memilik bentuk laut berkarang karang. Selat Bangka pada bagian selatan dari trisula selat perairan di antara Pulau Sumatera, Semenanjung Malaya dan Pulau Kalimantan, termasuk Laut Cina Selatan, Teluk Siam dan Laut Jawa adalah bagian dari wilayah Paparan Sunda yang relatif dangkal bagi pelayaran dengan kedalaman kurang dari 200 meter.

Perairan pada tiga selat, Malaka, Karimata dan Bangka pada masa pra dan kolonialisme Barat, menjadi ajang rebutan berbagai kerajaan lokal dan negara negara lain seperti Spanyol, Portugis, Inggris, dan Belanda. Seperti dalam catatan Muksamina Cunda (2008) yang dikutip Hasanah (2009: 11-16), pada tahun 1615, Sultan Iskandar Muda dari Aceh menantang armada Portugis di Malaka sehingga terjadi pertempuran di laut dan pada tahun 1629, Iskandar Muda kembali menyiapkan armada sebanyak 400 kapal untuk bertempur dengan Portugis. Jauh sebelumnya, Selat Malaka, Karimata, Bangka dan wilayah perairan timur Sumatera lainnya, sejak dahulu merupakan jalur kuno yang termasuk dalam jaringan perdagangan Sriwijaya.

C. PEMBAHASAN

1. Peran Selat Bangka dalam Dunia Maritim Kota Palembang dari Masa ke Masa.

Berdasarkan kajian Lopian (1992: 144), Selat Bangka merupakan urat nadi pelayaran dan perniagaan bagi dunia maritim Kota Palembang sejak masa Sriwijaya sekitar abad ke VII sampai XIII Masehi. Selat Bangka dalam pandangan maritim Sriwijaya suatu bagian strategis penguasaan laut yang dapat merelasikan dua dunia, dunia apa yang disebut dengan *negeri-negeri di atas angin*, wilayah-wilayah yang ada di daratan Asia, yang terbentang dari negeri Arab, Persia hingga ke anak benua India yang terletak di bagian Barat dengan *negeri-negeri di bawah angin*, yakni kesatuan wilayah yang meliputi daerah Semenanjung Melayu, termasuk Siam, Burma, Indocina, dan kepulauan Nusantara, seperti Sumatera, Kalimantan, Jawa, hingga ke Indonesai bagian timur, serta negeri Cina atau wilayah Asia Timur lainnya.

Selat Bangka menjadi wilayah perairan yang ramai pada masa Sriwijaya, seperti yang terlihat dalam catatan kuno pelayaran dari Negeri Cina dari ekspedisi yang dilakukan Laksamana Ceng Ho yang dikutip dari tulisan Elvian (2013), di mana lebih dari 30.000 kapal berangkat dan belayar dari Cina melewati Selat Bangka dan sebagian ada yang tenggelam di sana. Dari Selat Bangka, Sriwijaya kemudian melakukan ekspansi yang lebih luas lagi ke Semenanjung Melayu hingga ke Tahiland Selatan, selain tentunya dunia pelayaran yang beredar di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan. Penguasaan Sriwijaya dari sana kemudian memaksa para kapal untuk singgah ke Kota Palembang tentunya dengan melewati Selat Bangka.

Pada masa Kesultanan Palembang pelayaran dan perdagangan di Selat Bangka semakin menjadi penting dan meningkat ketika ditemukannya tambang timah dan hasil lada putih di Pulau Bangka. Keberadaan timah dan lada putih tersebut dalam perniagaan di Selat Bangka tersebut, juga mengundang para pelayar dan pedagang Barat untuk juga berdagang di Selat Bangka dan Pulau Bangka itu sendiri. Dalam catatan Barat, menurut Utomo (2010: 1-13), nama Bangka kemudian disebut-sebut dalam berbagai catatan Barat, seperti Portugis, Belanda, dan Inggris. Menurut Sujitno (1996: 14), catatan dalam *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie* tahun 1846 menyebutkan Bangka sebagai Banca yang dulunya bernama Chinapata, *China-Batto*, seperti laporan J. H. Linschoteen ke Amsterdam tahun 1595 yang diperkirakan berasal dari ejaan Portugis, selain ejaan *monopim* seperti dijelaskan di atas.

Menurut Utomo (2010: 1-13) seperti catatan Hanafiah (1989: 65-66), tidak kala pentingnya, bahwa pada masa kolonial muncul keinginan kuat dari kolonial Inggris dan Belanda untuk menguasai Bangka dan jalur perdagangan di Selat Bangka yang sangat besar. Setelah kejatuhan Kesultanan Palembang tahun 1812 ke tangan Inggris, Raffles kemudian mengangkat Kapten Meares menjadi Residen Bangka dengan kedudukan di Mentok dan mengganti nama Bangka menjadi *Duke of York's Island*.

Kemudian setelah Belanda mampu menaklukkan Kesultanan Palembang, wilayah Bangka dan perairan Selat Bangka, jatuh ke tangan Belanda. Belanda dalam menancapkan kekuasaannya di Bangka kemudian membangun berbagai benteng pertahanan hampir di seluruh wilayah Pulau Bangka, di mana dalam menjamin keamanan dan kelancaran pelayaran di perairan Selat Bangka, bangunan benteng ini hampir semuanya terletak dan berlokasi di daerah pinggir pantai. Menariknya, Belanda dalam melancarkan lalu lintas pelayaran dan menganggap pentingnya potensi dan posisi Selat Bangka sebagai pintu gerbang dunia maritim Kota Palembang juga membangun berbagai menara api, salah satu yang terkenal adalah mercusuar di Tanjung Kelian, Mentok yang dibuat pada tahun 1862 hingga 1864. Pembangunan mercusuar-mercusuar ini menandakan bahwa pelayaran dan perniagaan di Selat Bangka menjadi penting dan strategis, sehingga perlu ada tindakan penyelamatan dalam mengurangi resiko berbahaya atau tenggelam, sekaligus menjadi pedoman utama dalam pelayaran di perairan Selat Bangka.

Selain itu, sebagai pedoman dunia maritim Kota Palembang, Selat Bangka sebagai pintu masuk utama ke Kota Palembang, juga harus melewati sungai-sungai ke arah pedalaman. Oleh sebab itu, berdasarkan ekspedisi Gillespie, untuk masuk ke Kota Palembang dari Selat Bangka perlu ada peningkatan jalur sungai, mulai dari muara Musi, berkenaan dengan pulau-pulau

yang ada di sepanjang jalur sungai tersebut, seperti Pulau Borang, Pulau Anyar, Muara Plaju, Pulau Kemaro yang memerlukan peningkatan pada titik-titik tersebut. Penguatan tidak kalah pentingnya adalah jalur-jalur ini harus menjadi lajur yang aman menuju Pelabuhan yang terletak di Kota Palembang yang ada di Sungai Musi dengan jarak ± 108 km dari Muara Sungsang menuju Selat Bangka. Penguatan ini penting mengingat pelabuhan di Kota Palembang adalah urat nadi pertumbuhan ekonomi kota, sekaligus memegang peran strategis di seluruh wilayah pedalaman Keresidenan Palembang. Pelabuhan Palembang merupakan pelabuhan terbuka dalam perdagangan luar negeri yang terkoneksi langsung dengan Pelabuhan Singapura sebagai *trading port* yang utama secara internasional. Tidak itu saja, dalam perdagangan dalam negeri, Pelabuhan Palembang ini terkoneksi juga dengan Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta yang merupakan *trading port* yang utama bagi pelayaran dan perniagaan nasional.

2. Selat Bangka sebagai Pintu Gerbang Maritim Kota Palembang

Perairan timur Sumatera, termasuk perairan Selat Bangka, memiliki letak geografis yang sangat cocok digunakan sebagai jalur pelayaran dikarenakan posisinya yang sangat terlindung dari perairan terbuka seperti Samudera Hindia. Sebagai perairan yang diapit oleh dua daratan, pesisir timur Sumatera Selatan dan Pulau Bangka, Selat Bangka muncul dengan segala potensinya dalam mengkoneksikan Kota Palembang dengan dunia luar lewat kekuatan dan sumber daya maritimnya. Kekuatan dan potensi maritim seperti ini menyebabkan kekuasaan yang menguasainya, dalam hal ini Kota Palembang, muncul sebagai kekuatan maritim yang diperhitungkan dan dipertimbangan dalam segala aspek pelayaran dan perniagaan laut dari masa ke masa.

Penguasaan atas Selat Bangka oleh Kota Palembang, pada masa Sriwijaya, menjadikan kerajaan ini disebut sebagai salah satu kerajaan maritim terkuat dan terdepan di Asia Tenggara. Sriwijaya dari Selat Bangka kemudian menguasai hampir seluruh pulau-pulau lainnya yang ada di pesisir timur Sumatera. Penguasaan atas hampir seluruh jalur pelayaran dan perniagaan di wilayah laut selatan daratan Asia Tenggara, menyebabkan secara ekonomi Sriwijaya semakin kuat karena kemampuannya memaksa setiap kapal yang berlayar di perairan-perairan tersebut untuk singgah ke selat Bangka dan masuk ke sungai-sungai Sungsang serta melakukan perdagangan di Kota Palembang dan memonopoli pelayaran dan perniagaan.

Sistem perdagangan seperti ini, menurut sumber-sumber Tiongkok, seperti yang dikisahkan oleh Nur (2006: 1-23), menyebabkan Sriwijaya sebagai sebuah kerajaan yang terletak di pantai timur Pulau Sumatera telah mampu melakukan perdagangan langsung dengan India Selatan. Pada saat ini, perairan Selat Bangka mampu tampil sebagai pengontrol utama rute perdagangan sepanjang Cina dan India serta menjadi kekuatan utama ekonomi di pantai di sekitar Sumatera. Termasuk, ketika rempah-rempah, kapur barus dan kemenyan yang menjadi komoditas utama perdagangan di wilayah nusantara telah sampai di India dan di Kekaisaran Romawi.

Selat Bangka yang memisahkan daratan Sumatra dan Bangka, pada masa lampau merupakan selat yang sibuk dilalui oleh kapal-kapal dari dan ke Sriwijaya yang letaknya di

Palembang. Peranan seperti ini, kemudian diteruskan pada masa Kesultanan Palembang dan Kolonial Barat. Selat Bangka mampu menjadi gerbang maritim Kota Palembang dengan cara. Pertama, kemampuan para penguasa, baik pada masa Sriwijaya, Kesultanan Palembang, masa kolonial Belanda menempatkan diri sebagai sebuah kekuasaan besar yang berkuasa di pelabuhan-pelabuhan yang berdekatan dengan sungai-sungai besar, dalam hal ini, pelabuhan Palembang, dengan cara mengendalikannya dan mengontrol pergerakan dari daerah pedalaman menuju wilayah pantai, yang terletak di sekitar perairan Selat Bangka, demikian juga sebaliknya.

Kedua, kemampuan Kota Palembang pada setiap masa tersebut, muncul sebagai daerah produsen, terutama dalam sumber daya alam di bidang pertanian, kehutanan, dan pertambangan di daerah pedalaman yang membawa kemakmuran bagi kerajaan di wilayah ilirannya serta kemampuannya dengan sangat baik mengkoneksikannya dengan dunia luar, perdagangan laut luas, terutama di mulai dari wilayah perairan terdekat, di daerah Selat Bangka. Ketiga, kemampuan luar biasa dari para penguasa di Kota Palembang dalam mengembang para pelaut kerajaan yang memiliki tingkat independensi seperti yang diutarakan Manguin (1984: 17-24) dalam melindungi setiap wilayah kekuasaan kerajaan dari para bajak laut yang jahat ditambah kemampuan yang tinggi dalam mengawaki kapal armada dagang, seperti yang terlihat dalam kasus Sriwijaya yang mampu membentuk angkatan laut yang terorganisasi dengan baik serta memiliki hubungan multikultural dengan pelibatan orang-orang yang memiliki latar belakang berlainan budaya, suku, dan loyalitas dengan kemampuan menyatukan tidak hanya dengan aliansi formal yang dibuat di bawah sumpah, tetapi juga dengan berbagi barang-barang rampasan dari perdagangan mancanegara yang saling menguntungkan.

D. PENUTUP

1. Kesimpulan

Palembang secara geografis adalah sebuah kota yang jauh dari laut, namun penguasaannya yang sedemikian rupa atas gerbang maritim, dalam hal ini perairan Selat Bangka, mampu menjadikan kota ini dalam setiap masa kekuasaan yang muncul di sana menjadi kekuatan maritim yang mampu berbicara di Nusantara, bahkan Asia Tenggara. Ada beberapa hal yang dapat menjadi faktor mengapa mereka mampu menjadi kekuatan maritim tersebut. Pertama, bentang alamnya walaupun jauh dengan laut, namun perairan Selat Bangka adalah sebuah gerbang yang menjadi satu dengan kondisi bentang alam di sekitarnya, terutama di daratan perairan pantai timurnya, yang dikelilingi berbagai sungai, baik besar maupun kecil sehingga mampu menciptakan sebuah bentuk kondisi alam yang menjadi akar tumbuhnya kekuasaan yang mampu menjadi kendali di wilayah tersebut. Kemampuan berdasarkan kondisi alam ini terlihat dalam beberapa literatur masa lampau, di mana diceritakan bahwa perairan Selat Bangka adalah pedoman dan kompas yang kemudian menjadi gerbang dunia maritim kota yang dimulai dari masa lampau, kemudian berlanjut dalam setiap penguasa yang berkuasa di Kota Palembang.

Setiap penguasa di Kota Palembang, secara mendetail kemudian mempelajari pentingnya tingkat penguasaan akan Selat Bangka ini, sehingga perairan di selat ini menjadi kekuatan penting dalam membangun dunia maritim di Kota Palembang. Selat Bangka tersebut kemudian mampu

mengkoneksikan dengan baik berbagai entreport bandar dagang besar, baik berskala nasional di bandar pelabuhan di Batavia, maupun internasional, bandar pelabuhan di Singapura. Selain itu, Selat Bangka mampu mengoneksikan Kota Palembang lebih jauh dalam dunia maritim menyangkut pelayaran dan perniagaan di laut-laut, Selat Malaka, Selat Karimata, dan Laut Cina Selatan, serta Samudera Hindia.

Berikutnya, berdasarkan peran penting ini, setiap kuasa dalam setiap masanya di Kota Palembang mengendalikan dan mengontrol pelayaran dan perdagangan maritim laut luas, di mana setiap kapal yang berlayar untuk singgah ke dan masuk ke Kota Palembang dengan melewati gerbang utama perairan Selat Bangka. Selain kedatangan banyak kapal-kapal niaga tersebut, Kota Palembang memanfaatkan sumber daya alamnya dari daerah pedalaman, baik pertanian, kehutanan dan pertambangan untuk menjadi komoditas utama perdagangan mereka dengan dunia luar. Kekuatan politis dalam memaksa kapal-kapal untuk masuk lewat kendali dan kontrol di perairan Selat Bangka, akhirnya menjadi kekuatan utama ekonomi dalam melakukan berbagai corak tukar-menukar barang dagangan, sehingga menjadi kekuatan ekonomi, sekaligus kekuatan sosial budaya dengan cara mengadopsi setiap budaya yang berbeda masuk ke Kota Palembang. Dari sinilah terlihat sebuah peran Selat Bangka sebagai pintu gerbang utama dunia maritim Kota Palembang.

2. Saran

Berdasarkan beberapa simpulan yang diambil dalam tulisan ini, maka disarankan beberapa hal, sebagai berikut:

1. Diperlukan sebuah usaha berkesinambungan dalam menarasikan berbagai faktor yang menjadi akar kondisi terciptakan kekuatan maritim sebuah kuasa. Penggalan dalam mencari akar untuk kondisi kekuatan maritim ini menjadi penting ketika kita ingin membangun kembali kekuatan maritim yang agung dan luhur seperti cita-cita pemerintahan Indonesia bersatu saat ini, dibawah kepemimpinan Presiden Jokowi.
2. Perlu ada usaha yang tepat berdasarkan kebijakan yang berakar dari kajian historis, sehingga bangunan kembali dunia maritim yang berjaya, benar-benar dapat diejawantahkan dan diwujudkan dengan baik dan benar.
3. Kebijakan dalam membangun kembali kekuatan maritim yang jaya, bukan saja sebuah kebijakan politis dan ekonomis semata, namun juga harus berdasarkan kebijakan sosial budaya yang tepat dan benar. Sehingga nantinya bangunan maritim yang dihasilkan memiliki daya guna yang bersinergis dan berdaya upaya tepat, sehingga mampu bertahan dalam jangka waktu lama dan berkesinambungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Bronson, Bennet. 1977. "Exchange at the Upsream and Downstream Ends: NOtes Toward a Functional Model of the Coastal State in Southeast Asia", in K. L. Hutterer, *Economic Exchange and Social Interaction In Southeast Asia. Perspectives from Prehistory. History and Ethnography*. Ann Arbor, Michigan Papers on South and Southeast Asia: 39-52.
- Cobbett, Sir Julian. (2005). *Some Principles of Maritime Strategy*. London: Longmans.
- Daliman, A. 2006. Panduan Penelitian Historis. Yogyakarta: Lembaga Penelitian Universitas Negeri Yogyakarta.
- Dahuri, R., dkk. 1996. *Pengelolaan Sumberdaya Pesisir dan Lautan*. Jakarta : Penerbit Pradnya Paramita.
- Elvian, Achmad. 2013. Negeri di Antara Angin. Kumpulan Artikel Sejarah dan Budaya. Diakses 12 September 2015.
- Gootschalk, Louis. 1986. *Understanding History: A Primer Historical Method*. Terj. Nugroho Notosusanto. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Hamid, Abd Rahman. 2013. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Hanafiah, Djohan. 1989. *Kuto Besak: Upaya Kesultanan Palembang Menegakkan Kemerdekaan*. Jakarta: CV HajiMasagung
- Hasanah, Nia Naelul. 2009. Potensi Sumberdaya Arkeologi Laut di Perairan Timur Sumatera. Dalam *Amoghapasa*, Edisi 13, Tahun XV, Juni 2009: hlm. 11-16.
- Husnah, dkk. 2009. Status Sumberdaya Perikanan Di Kawasan Pelabuhan Tanjung Api-Api (*South Sumatera Eastern Corridor-Secde*). *Laporan Teknis Balai Riset Perikanan Perairan Umum-Mariana, Palembang*.
- Kuntowijoyo. 1993. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Bentang Budaya.
- 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.
- Lapian, Adrian. B. 1992. Sejarah Nusantara Sejarah Bahari. dalam *Pidato Pengukuhan Guru Besar Luar Biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia*, 4 Maret 1992.
- Manguin, Pierre-Yess. 2002. "The amorphous nature of coastal polities in Insular Southeast Asia: Restricted centres, extemled peripheries". *Moussons* 5: 73-99.
- Manguin, Pierre-Yess. 1984, "Garis Pantai Sumatera di Selat Bangka: Sebuah Bukti Baru tentang Keadaan yang Permanen pada Masa Sejarah", dalam *Amerta* 8: 17-24.
- Merriam Webster. 1984. *Merriam Webster Dictionary of Synonym*. Massachusetts, USA: Springfield.
- Mills, J.V.G. 1970. *Ma Huan. Ying-yai Sheng-lan: the Overall Survey of the Ocean's Shore' (1433)*. Terj. JVG Mills from the Chinese text edited by Feng Ch'eng-Chün. Cambridge: University Press for the Hakluyt Society.
- Muksalmina Cunda. 2008. Sejarah Asal Muasal Bangsa Aceh. Dalam Hasanah, Nia Naelul. 2009. Potensi Sumberdaya Arkeologi Laut di Perairan Timur Sumatera. Dalam *Amoghapasa*, Edisi 13, Tahun XV, Juni 2009: hlm. 11-16.
- Nugroho, Irawan Djoko. Maritim Dan Bahari, Dua Kata Yang Sinonim?. *Makalah dalam Diskusi Panel Serial (DPS) Yayasan Suluh Nuswantara Bakti (YSNB) 3*. "Membangun Budaya Bangsa dan Nilai Keindonesiaan Demi Masa Depan Bangsa". Jakarta, Merak Room, Jakarta Convetion Center (JCC), 3 Oktober 2015.

- Nur, Muhammad. 2006. *Peradaban Laut dan Permasalahan Toponimi Pulau-Pulau di Sekitar Sumatera. Makalah Konferensi Nasional Sejarah VIII, 14-17 November 2006, Hotel Millenium Jakarta.*
- Pickard, G. L. 1967. *Descriptive Physican Oceanography: Second Edition.* Massachussets : Jones and Bartelett Publisher.
- PIPM DKP. 2002. *Kamus Istilah Kelautan dan Perikanan.* Jakarta: Pusat Informasi & Pelayanan Masyarakat, Departemen Kelautan dan Perikanan.
- Poerwadarminta, Wilfridus J. S. 1982. *Kamus Umum Bahasa Indonesia.* Jakarta: Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa.
- Reid, Anthony. 1992. *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680.* Terj. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga*, trans. Mochtar Pabotinggi. Jakarta: Yayasan Obor.
- Salim. 2015. "Konsep Doktrin Maritim dan Strategi Militer Maritim Indonesia", dalam *Jurnal Maritim: Indonesia Maritim Cognition*, [www. jurnalmaritim.com](http://www.jurnalmaritim.com), Februari 2015. Diakses 12 September 2015.
- Sujitno, Sutedjo. 1996. *Sejarah Timah di Indonesia.* Gramedia Pustaka Utama Jakarta
- Suroyo, A. M Djuliaty, dkk. 2007. *Sejarah Maritim Indonesia 1: Menyelami Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Hingga Abad Ke-17 Cet. 1.* Semarang: Penerbit Jeda.
- Till, Geoffrey. (2009). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century (Cass Series Naval Policy and History): rd² Edition.* London. Routledge.
- Talos. www.urbandictionary.com/define.php?term=Talos. Diakses 22 September 2015.
- Utomo, Bambang Budi. 2010. Bangka Belitung Dalam Lintas Niaga. *Bulletin Relik*, No. 7, Juni 2010. Hlm. 1-13.
- van Leur, Jacob Cornelis. 1960. *Indonesian Trade and Society: Essay in Asian Social and Economic History.* Bandung: Penerbit Sumur Bandung. (Edisi Kedua).
- Wolters, O. W. 2011 *Kemaharajaan Maritim Sriwijaya dan Perniagaan Dunia Abad III-Abad VII.* Terj. *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origin of Srivijaya.* Jakarta: Penerbit Komunitas Bambu.
- Wolters, O. W. 1970. *The Fall of Srivijaya in Malay History.* Ithaca: Cornell Uni- versity Press
- Wolters, O. W. (1979). "A Note on Sungsang Village at the Estuary of the Musi River in Southeastern Sumatra: A Reconsideration of the Historical Geography of the Palembang Region", dalam *Indonesia*, No. 27 (Apr., 1979), hlm. 33-50.
- Wolters, O. W. Wolters, (1976). "Landfall on the Palembang Coast in Medieval Times," dalam *Indonesia*, 20 (October 1976), hlm. 1-57.