

**PERTEMPURAN LAUT ARU:
TONGGAK AWAL PENANAMAN JIWA BAHARI DALAM
PEMBANGUNAN KEKUATAN MARITIM BANGSA INDONESIA**

Oleh:

Joseph Army Sadhyoko

Pusat Data dan Analisa Redaksi Suara Merdeka

E-mail: josepharmy16@gmail.com

ABSTRACT

Revitalization of the maritime spirit is necessary for Indonesia people. Battle at the Aru Seawas an historical heritagewhich proved thatthe maritime spirit existed and should be cultivate today. The maritime spiritbecomemental capital for maritime power developmentamong Indonesia people in the future.

Keywords: *maritime spirit, battle at the Aru Sea, Indonesia maritime power.*

I. SEJARAH MARITIM

Dalam pidato pengukuhan guru besar di Universitas Indonesia, A. B. Lopian mengatakan bahwa: “Sejarah Indonesia adalah sejarah maritim” (Lopian, 1991). Ungkapan tersebut menyiratkan bahwa bangsa Indonesia hakikatnya adalah bangsa bahari atau maritim yang mendasarkan segala aktivitas kehidupannya pada keberadaan laut. Laut di sini bukan diartikan sebagai pemisah antar pulau, tetapi laut sebagai penyatu komunitas, suku bangsa, ataupun ras yang hidup dalam satu wilayah, yaitu Nusantara.

Bangsa Indonesia yang semenjak zaman prasejarah telah mengenal kebudayaan bahari, seiring dengan perjalanan waktu, semakin menunjukkan kemantapannya ketika memasuki zaman sejarah. Banyak kerajaan di Indonesia, baik yang bercorak Hindu-Buddha maupun Islam silih berganti menunjukkan kedigdayaannya dalam menguasai lautan. Namun semuanya jadi berubah akibat penetrasi kolonial dan imperialisme Barat. Kehadiran Portugis di awal abad 16, disusul Belanda dan Inggris di abad berikutnya telah mengubah konstelasi

politik di Nusantara. Secara sistematis mereka berhasil melumpuhkan kekuatan maritim dan menghancurkan hegemoni bangsa Indonesia di laut.

Menghadapi kekuatan asing tersebut, bukan berarti tidak ada perlawanan dari bangsa Indonesia sama sekali. Patriotisme dan heroisme yang dilandasi semangat kebaharian terus bermunculan sepanjang abad. Antara abad 16 hingga abad 19 lautan Indonesia diwarnai oleh peperangan di laut. Namun demikian, upaya tersebut tampaknya sia-sia. Ketertinggalan dalam teknologi, taktik dan politik *divide et impera* menjadi faktor utama kegagalan mereka. Satu demi satu basis kekuatan maritim bangsa Indonesia dilumpuhkan dan kita tercampak dari lautan dan terpaksa menjadi bangsa agraris.

Sejak itu jiwa, semangat, dan talenta kebaharian bangsa Indonesia semakin tumpul. Kejayaan bangsa Indonesia sebagai bangsa bahari, pelaut ulung dan pengarang samudera tinggal sebagai mitos. Sejak itu bangsa Indonesia dilanda obsesi berupa anak bangsa harus tampil sebagai pelaut-pelaut ulung, prajurit dan ksatria yang mahir dalam

pertempuran di laut, penempuh gelombang dan badai yang tangguh, serta pengarang samudera. Munculnya syair lagu “Nenek Moyangku Orang Pelaut” karangan Ibu Sud menjadi semacam pemenuhan obsesi dan kerinduan akan kejayaan kita di laut seperti di masa-masa silam.

Bagaimana bangsa Indonesia berusaha membangkitkan kembali jiwa dan semangat kebaharian, dan bagaimana arti Pertempuran Laut Aru pada 15 Januari 1962 terhadap hal tersebut menjadi pokok permasalahan yang akan dikaji dalam tulisan ini.

Penulisan ini menggunakan metode sejarah kritis yang meliputi empat tahapan, yaitu: pertama, heuristik atau pengumpulan sumber, baik primer maupun sekunder; kedua, kritik sumber baik ekstern maupun intern; ketiga, interpretasi; dan keempat, historiografi atau penulisan sejarah (Gottschalk, 1986: 27-33).

II. MASA KEJAYAAN BAHARI NUSANTARA

Menurut Von Heine Geldern nenek moyang bangsa Indonesia adalah bangsa Austronesia yang berasal dari daratan Yunan di Asia. Mereka melakukan migrasi dalam dua gelombang, yaitu pada masa neolitik dan pada masa perunggu besi (Geldern, 1945). Untuk mencapai daerah baru tersebut mereka tentunya memiliki kemampuan bahari, baik berupa teknologi perkapalan maupun navigasi. Atas dasar itu maka wajarlah bila bangsa Indonesia dikategorikan bangsa bahari, karena sejak dari nenek moyangnya sudah mengenal fungsi laut sebagai jalur penghubung untuk sampai ke daerah yang baru guna memenuhi kebutuhan hidupnya.

Pada zaman kerajaan Indonesia yang bercorak Hindu-Buddha, banyak sumber sejarah yang menegaskan tentang bukti kejayaan kehidupan bahari bangsa Indonesia. Di salah satu bagian Candi Borobudur yang dibangun Abad 8 M terdapat relief perahu besar bertiang layar tiga dan bercadik. Hal itu menjadi bukti kuat

betapa pentingnya perahu sebagai alat transportasi pada masa itu (Lelono, 2009: 34). Perahu semacam itu termasuk dalam kategori perahu klasik besar, yang bisa digunakan untuk mengarungi samudera guna melakukan hubungan dagang dengan bangsa lain. Ramainya perdagangan antara Cina dan India masa itu menjadikan kerajaan-kerajaan Indonesia Hindu sebagai negara maritim yang membawa kejayaan bahari Nusantara. Di masa itu tercatat ada dua kerajaan besar yang terkenal dengan kekuatan maritimnya yang tangguh, yaitu Sriwijaya dan Majapahit.

Sriwijaya, sebagai kerajaan maritim pertama di Indonesia, berkuasa sejak abad 7 M sampai dengan abad 14 M dan merupakan negara kesatuan yang pertama di Indonesia. Kedaulatan itu bisa terwujud karena didukung oleh kemampuan angkatan laut mereka dalam mempertahankan wilayah dari ancaman asing maupun gangguan perompak yang berada di sekitar wilayah kekuasaan mereka. Selama hampir tujuh abad Sriwijaya berhasil menjaga wilayah strategis pada masa itu, yaitu jalur keluar masuk perdagangan internasional di Selat Malaka.

Sebagai negara maritim “klasik” kerajaan Sriwijaya merupakan suatu perserikatan atau federasi dari pelabuhan-pelabuhan dagang yang merupakan suatu rangkaian hubungan kekeluargaan yang sangat kuat satu sama lain. Selain mempunyai kekuatan yang dapat mendominasi perniagaan, Sriwijaya juga mampu menjamin keamanan jalur-jalur pelayaran. Sriwijaya menguasai jalur lalu lintas pelayaran dan perdagangan internasional. Selain itu, Sriwijaya juga dapat menindas perompak dan pesaingnya serta mendirikan pusat perdagangan internasional di pantai Sumatera Tenggara. Setiap pelayaran dari Asia Barat ke Asia Timur harus melalui daerah kekuasaan Sriwijaya (Hall, 1976: 63-73).

Jauh sebelum pelaut Inggris di abad 18 mengobarkan slogan “*Britannia Rules The*

Waves”, seorang anak bangsa Indonesia ternyata telah lebih dahulu membuat gebrakan yang tidak kalah hebatnya. Tokoh tersebut tidak lain adalah Mahapatih Gajah Mada. Ini terbukti dari keinginannya untuk mempersatukan pulau-pulau se Nusantara. Pada 1350-an tokoh besar itu berhasil mewujudkan impiannya, yaitu menyatukan seluruh Nusantara. Pengaruh Majapahit terasa hingga seluruh wilayah Asia Tenggara (Angkasa, 2005: 4).

III. PASANG SURUT KEKUATAN BAHARI NUSANTARA

Sejak kemunduran Majapahit di akhir abad 15 M, kendali perdagangan laut Nusantara terfragmentasi dalam sejumlah kerajaan-kerajaan Islam pantai. Di Selat Malaka, kerajaan Malaka tampil sebagai kekuatan utama yang pengaruhnya meluas hingga Riau Kepulauan, Johor, Pasai, dan Aceh. Malaka tumbuh menjadi bandar yang meregulasi aliran komoditi beras dan lada dari Jawa, rempah-rempah dari Maluku, porselin dari Cina, dan kain dari India serta Timur Tengah.

Sementara itu, dalam waku yang hampir bersamaan, bangsa Barat dalam hal ini Spanyol dan Portugis ternyata mulai melakukan ekspedisi-ekspedisi lintas benua. Didasari filosofi imrealis dan semboyan “*Gold, Glory, Gospel*” pelaut-pelaut Portugis mencoba menjelajah Asia Tenggara, termasuk Nusantara.

Kedatangan Portugis di Nusantara yang awalnya disambut baik sebagai layaknya pedagang asing dari negara lain, lambat laun berubah. Ini terjadi ketika mereka mulai memaksakan monopoli perdagangan atas rempah-rempah. Pada Agustus 1511 armada Portugis di bawah pimpinan Alfonso d’Albuquerque berhasil menduduki Malaka. Hal ini memancing kemarahan Demak, sehingga mereka bermaksud mengirim armada untuk mengusir Portugis dari Malaka.

Ketika Pati Unus memegang kekuasaan di Demak, ia segera

mempersiapkan armadanya. Persiapan-persiapan itu memakan waktu tidak kurang dari satu tahun. Berarti, serangan Pati Unus ke Malaka tidak hanya didorong untuk mengusir Portugis dan menyebarkan agama Islam, tetapi juga oleh kepentingan ekonomi karena letak Malaka sangat menguntungkan dalam perdagangan. Semakin berkobar-kobar semangat Pati Unus karena perang yang dilakukannya adalah perang melawan kafir.

Pertempuran laut yang kemudian terjadi antara Portugis dan Demak nantinya tercatat sebagai *the real sea battle* yang menentukan jalannya sejarah kemaritiman di Nusantara. Keberangkatan armada Pati Unus dilengkapi dengan 100 buah kapal yang diperoleh baik dari kerajaan-kerajaan sekitar Demak seperti Semarang, Cirebon, maupun dari Palembang. Kapal-kapal yang dipakai untuk mengangkut perlengkapan dan prajurit paling kecil berukuran dua ratus ton (Corteseo, 1944: 188). Akan tetapi, pasukan Pati Unus tersebut pada akhirnya gagal merebut Malaka.

Malaka dianggap belum cukup untuk mengontrol seluruh jalur perdagangan laut di Nusantara, maka Portugis berusaha menjalin kerja sama dengan Kerajaan Pajajaran untuk mendapatkan Pelabuhan Sunda Kelapa yang pada saat itu termasuk pelabuhan penting dalam perdagangan Nusantara. Tindakan tersebut dapat dicegah oleh armada Fatahillah yang berkekuatan dua puluh kapal dan 1.500 prajurit, Mereka berhasil mengalahkan Portugis dalam pertempuran laut yang berlangsung tanggal 22 Juni 1527. Kemenangan tersebut dapat dianggap sebagai ajang balas dendam Demak atas kekalahannya di Malaka. Kemunduran kekuatan maritim Jawa semakin terasa ketika pusat kerajaan beralih dari Demak ke Pajang di pedalaman, yang kemudian dilanjutkan oleh Mataram. Sejak itu orientasi bangsa Jawa berubah. Peran pedagang Jawa terus merosot. Masyarakat cenderung ke arah sistem feodal dan agraris.

Memasuki abad ke-17 peran Portugis mulai tergeser dengan masuknya Belanda di Indonesia yang kemudian membentuk kongsi dagang bernama VOC (*Verenigde Oost Indische Compagnie*) atau Kompeni Hindia Timur. Dalam waktu singkat VOC berhasil meluaskan pengaruhnya di Asia Tenggara termasuk Nusantara. Daerah operasinya terbentang mulai Tanjung Harapan di Afrika hingga Jepang. Adanya hak *Octrooi* menyebabkan kongsi dagang tersebut memiliki hak politik seperti halnya sebuah Negara. VOC diizinkan membentuk pemerintahan sendiri, membuat perjanjian dengan raja atau penguasa setempat, membangun benteng, membentuk tentara, membuat mata uang dan sebagainya. Sejak itu maka satu demi satu daerah di Indonesia jatuh ke tangan VOC, antara lain: Malaka pada 1641 disusul Maluku pada 1655 ke tangan VOC, maka ruang gerak pedagang pribumi Nusantara semakin menyempit. Cengkeraman monopoli dan kekuasaan VOC begitu kuat. Satu-satunya benteng terakhir kekuatan maritim Nusantara hanya tinggal Makassar.

Makassar yang berada dibawah kekuasaan kerajaan Gowa (Sulawesi Selatan) mengalami perkembangan pesat di masa Karaeng Tumapa Na' Kalloni (Raja Gowa IX). Dia berhasil menyatukan Kerajaan Gowa dan Tallo. Puncak keemasan kerajaan Gowa terjadi pada masa Raja Gowa XV, yaitu Mantuntungi Daeng Matolla, yang bergelar Sultan Muhammad Said (Malikussaid) dari tahun 1639-1653. Kebesaran tidak hanya dikenal di Asia, tetapi juga di Eropa. Kerajaan ini mempunyai pelabuhan yaitu Somboapu yang ramai dikunjungi pedagang, baik dari Asia maupun dari Eropa (Pusat Sejarah dan Tradisi TNI, 2003: 106).

Keberadaan Kerajaan Gowa tidak dapat lepas dari keberadaan pelaut-pelaut Bugis dan Makassar yang terkenal gigih dan heroik dengan semangat baharinya membuat mereka mampu berlayar hingga Zanzibar di Afrika. Bagi VOC keberadaan mereka ibarat

duri dalam daging yang harus dilenyapkan. Upaya VOC menghancurkan Makassar mendapat perlawanan gigih dari Sultan Hasanudin yang mendapat julukan Ayam Jantan dari Timur. Akhirnya Makassar berhasil ditundukkan setelah kekalahan mereka dalam pertempuran laut dan diikat dengan Perjanjian Bongaya pada 13 November 1667 (Suroyo dkk, 2007: 132-134).

Walaupun perjuangan mereka berakhir dengan kekalahan, tetapi setidaknya perlawanan mereka telah mengekspresikan semangat kebaharian Indonesia. Kegigihan dan semangat pantang menyerah mereka membuat perlawanan terus berlanjut. Pedagang Islam yang semula berada di Makassar kemudian mengalihkan kegiatannya ke Kalimantan sehingga berdiri kota-kota di sepanjang pesisir pulau ini. Di sisi lain perlawanan secara sporadis dalam bentuk perompakan dan bajak laut yang selalu mengganggu pelayaran VOC terus bermunculan secara sporadis, namun sayangnya, secara politis perlawanan mereka menjadi kurang berarti.

Ketika di akhir Abad 18 VOC runtuh dan kekuasaan di Indonesia beralih ke tangan Hindia Belanda, kuku-kuku imperialisme dan kolonialisme semakin mencengkeram bumi Nusantara. Satu demi satu pulau-pulau di Indonesia jatuh ke tangan Hindia Belanda baik secara damai melalui perjanjian maupun lewat peperangan.

Kekalahan bangsa Indonesia dalam berbagai perang kolonial seperti: serangan Sultan Agung ke Batavia (1625 dan 1626), jatuhnya Banten, Perang Maluku, Perang Padri (1821-1825 dan 1831-1837), Perang Diponegoro (1825-1830), Pertempuran Jagaraga di Bali (1849), Perang Banjar (1859), Perang Aceh, Perang Lombok (1894) di satu sisi menumbuhkan citra tentang keperkasaan militer Belanda baik di darat maupun di laut. Berkembangnya keyakinan bahwa hingga kapanpun kekuatan militer Belanda tidak terkalahkan membuat

bangsa Indonesia menjadi apatis, dan naluri keprajuritan kita menjadi semakin tumpul.

Sampai dengan pecah Perang Pasifik pada 1942, kebijakan politik kolonial Belanda sengaja menjauhkan bangsa Indonesia dari dunia maritim. Kalaupun ada anak bangsa yang bekerja di laut, mereka bukan lagi pelaut bebas, pengarang samudera seperti nenek moyangnya dulu. Umumnya, mereka hanyalah "pekerja" di kapal-kapal Belanda. Selebihnya bangsa Indonesia menjadi bangsa agraris, yang asing bahkan tidak mengenal laut. Hal demikian itu terus berlangsung hingga saat jatuhnya Hindia Belanda ke tangan Jepang pada 1942.

IV. REVITALISASI JIWA BAHARI BANGSA INDONESIA

Sukses Jepang menghancurkan armada Amerika Serikat di Pearl Harbour pada 7 Desember 1941 telah menyadarkan bangsa Indonesia dari *nina bobok* kolonialisme dan imperialisme Belanda. Satu demi satu wilayah Eropa di Asia Tenggara mulai dilahap Jepang. Memasuki 1942 gerak maju Jepang semakin tidak terbendung. Jatuhnya Singapura berdampak buruk bagi Hindia Belanda dan Australia. Pada saat yang sama, sejumlah lokasi strategis di Hindia Belanda jatuh ke tangan Jepang. Praktis minggu terakhir Februari 1942, Pulau Jawa sebagai jantung pemerintahan Hindia Belanda telah terisolasi.

Di atas kertas sudah tampak kekuatan Sekutu tidak ada apa-apanya dibanding Jepang. Modal Sekutu untuk bertempur di laut hanya delapan kapal penjelajah dan tiga belas kapal perusak. Bandingkan dengan *Kaigun* (Angkatan Laut Jepang) yang melibatkan tujuh kapal induk, sembilan belas kapal penjelajah, 46 kapal perusak, 37 kapal frigat dan 69 kapal pendukung (Angkasa, 2005: 93).

Pada 27 Februari 1942 hingga 1 Maret 1942 pecah Pertempuran Laut Jawa. Di sini AL Belanda tidak bisa berbuat banyak.

Selain para kelasinya terlalu letih, hampir seluruh armada Sekutu yang dikerahkan untuk menghadang laju ekspansi Jepang itu kekurangan bahan bakar dan amunisi. Akibatnya armada Angkatan Laut Belanda menjadi bulan-bulanan serangan *Kaigun* dan akhirnya mengalami kekalahan telak. Admiral Karel Doorman gugur bersama tenggelamnya *flagship* De Ruyter. Pada 1 Maret 1942 Jepang berhasil mendaratkan pasukannya di Pantai Kragan, dekat Rembang dan satu minggu kemudian Panglima Sekutu Jenderal Ter Poorten terpaksa menyerah tanpa syarat di Kalijati.

Kekalahan dan penyerahan Sekutu yang begitu cepat itu mengubah citra bangsa Indonesia terhadap kekuatan militer Belanda. Superioritas Belanda di mata bangsa Indonesia ambruk. Mereka ternyata bukan bangsa yang tidak bisa dikalahkan. Secerach harapan bagi masa depan tanah air dan bangsa Indonesiapun mulai terbit kembali.

Di bawah janji-janji kemerdekaan di kemudian hari, kerinduan akan kejayaan sebagai bangsa bahari di masa depan bangkit kembali. Obsesi akan munculnya pelaut tangguh, pengarang samudera yang selama ini mati suri bersemi kembali. Ketika demi kepentingan perangnya Jepang memberi kesempatan pada pemuda untuk menjadi prajurit *Heiho* dan *Kaigun* maupun siswa Sekolah Pelayaran Tinggi (SPT) di Jakarta, Semarang dan Surabaya antusiasme pemuda Indonesia begitu meluap. Mereka tidak mempersoalkan bahwa dengan demikian mereka bekerja untuk Jepang yang penting obsesi ataupun kerinduan untuk mewujudkan cita-cita sebagai pelaut terpenuhi.

Ternyata hasil didikan *Kaigun* maupun SPT tersebut nantinya memunculkan sejumlah tokoh perwira AL Indonesia yang berperan besar dalam mengembalikan kejayaan bahari Indonesia. Pemuda-pemuda seperti Yosaphat Soedarso (Yos Soedarso), Sudomo dan lain-lain, tercatat pernah menjadi siswa SPT

Semarang. Bahkan Yos Sudarso pernah mengikuti pendidikan opsir di *Giyu Usamu Butai* (Tim Teguh Karya, 1984: 10).

Sementara itu wadah untuk mewujudkan kejayaan baharipun terbentuk. Selang lima hari setelah proklamasi kemerdekaan, pada 22 Agustus 1945 dibentuk Badan Keamanan Rakyat (BKR) Laut. Pada 5 Oktober namanya berubah menjadi Tentara Keamanan Rakyat (TKR) Laut. Kemudian pada Februari 1946 berubah lagi menjadi Tentara Republik Indonesia (TRI) Laut dan akhirnya menjadi Tentara Nasional Indonesia (TNI) AL hingga sekarang (Jusuf, 1971: 28).

Patut dicatat di sini ialah walaupun Angkatan Laut (AL) Indonesia di masa-masa awal kemerdekaan miskin sarana dan prasarana, bahkan juga pengalaman namun semangat pengabdian mereka begitu tinggi. Kerinduan akan kejayaan di laut yang selama hampir tiga setengah abad penjajahan Belanda terbelenggu, mendapat peluang untuk direalisasikan.

Setelah melalui masa-masa sulit selama Perang Kemerdekaan I (1947) dan Perang Kemerdekaan II (1949), dalam Konferensi Meja Bundar (KMB) yang berlangsung di Den Haag, pada Desember 1949 kedaulatan RI diakui, namun menyisakan masalah Irian Barat yang dijanjikan akan diselesaikan satu tahun kemudian. Ketika sampai dengan 1961 janji itu tidak direalisasikan maka RI kemudian menempuh jalur militer. Pada 19 Desember 1961 Presiden Soekarno di Yogyakarta mencanangkan adanya Trikora (Tri Komando Rakyat) untuk merebut Irian Barat.

Dalam rangka persiapan merebut Irian Barat itulah Republik Indonesia (RI) mulai membangun armada secara besar-besaran. Waktu itu ALRI memiliki sebuah kapal penjelajah, 8 kapal perusak, 89 *frigat*, 18 kapal meriam serta kapal pendukung lain sehingga menjadi kekuatan yang cukup disegani di Asia Tenggara (Angkasa, 2005: 39).

V. ARTI PERTEMPURAN LAUT ARU

Pada 15 Januari 1962 tiga *Motor Torpedo Boat* (MTB) ALRI, yakni RI Macan Tutul, RI Harimau dan RI Macan Kumbang mulai melancarkan operasi-operasi rutin dengan mengadakan inspeksi di garis depan perbatasan untuk melihat rencana-rencana selanjutnya. Dalam armada tersebut ikut serta sejumlah pejabat Markas Besar Angkatan Laut (MBAL), yaitu Deputi Kepala Staf Angkatan Laut (KSAL), Komodor Yos Soedarso, Kepala Direktoral Operasi MBAL Kolonel Sudomo sebagai Kepala Direktorat Operasi MBAL dan sejumlah perwira Angkatan Darat (AD) antara lain Asisten II Kepala Staf Angkatan Darat (KSAD), dan perwira-perwira staf lainnya. Tujuan misi ini adalah untuk infiltrasi ke daratan Irian.

Sebelum berhasil mencapai sasarannya, nampaknya gerakan mereka telah diamati oleh AL Belanda yang tengah berpatroli. Tepat jam 21.15 waktu I (*Zone Time*) patrol berhaluan 239⁰ atau barat daya, di angkasa setinggi 3000 kaki terlihat dua pesawat terbang tidak berlampu, terbang melintasi formasi patrol ALRI. Dari bayangannya dapat diketahui dengan jelas bahwa itu pesawat terbang jenis *Firefly* dan *Neptune* milik Belanda. Sementara radar mendeteksi adanya dua kapal yang bergerak cepat mendekati MTB dengan jarak tepat tujuh mil. Satu kapal berada di lambung kanan belakang formasi dan satu lagi ada di depan formasi patrol. Semuanya terlihat jelas bahwa keduanya adalah kapal perang musuh karena pada malam itu terang bulan.

Suasana menjadi tegang ketika kapal musuh mulai menembakkan peluru suar, disusul dengan tembakan meriam yang jatuh di kanan kiri badan kapal. Sementara itu pesawat musuh terus menjatuhkan peluru suar sehingga suasana semakin terang benderang. Melihat kondisi berbahaya itu Komodor Yos Soedarso segera mengambil alih pimpinan dan memerintahkan untuk melakukan serangan balasan. Dikarenakan

kalah dalam posisi dan persenjataan, maka Komodor Yos Soedarso memerintahkan agar Kapal Republik Indonesia (KRI) Macan Tutul yang dinaikinya melakukan manuver sedemikian rupa, sehingga menjadi satu-satunya sasaran tembak musuh demi menyelamatkan kapal-kapal lainnya. Setelah melalui pertempuran sengit, akhirnya pada jam 21.35 KRI Macan Tutul yang terkena tembakan meriam musuh mulai terbakar dan meledak. Belanda yang belum puas kemudian mendekati KRI Macan Tutul dengan menggunakan lampu sorot disertai tembakan salvo serentak bertubi-tubi sehingga KRI Macan Tutul tenggelam. Komodor Yos Sudarso gugur, bersama ajudannya, yakni Kapten Memet dan Komandan Kapal Kapten Wiratno serta 25 orang kelasi. Beberapa saat sebelum tenggelam Komodor Yos Soedarso sempat mengirimkan pesan kepada anak-anak buahnya di kapal yang lain, yaitu “kobarkan semangat pertempuran” (Jusuf, 1971: 176-178).

Secara taktis dan strategi kekuatan armada Angkatan Laut Republik Indonesia (ALRI) dalam peristiwa Laut Aru jelas kalah jauh dibandingkan pihak Belanda yang waktu itu sudah memiliki kapal induk bernama Karel Doorman. Selain tanpa kawalan pesawat tempur, persenjataan ALRI juga kalah canggih. Sebagai seorang ahli strategi dalam pertempuran di laut Yos Soedarso paham betul akan hal ini. Namun demikian, mengapa justru dia mengambil keputusan yang berakibat fatal bagi dirinya?

Justru di sini letak jiwa besar dari sosok seorang prajurit laut bernama Yos Soedarso. Dari kejadian tersebut tercermin dirinya adalah sosok seorang komandan yang bertanggung jawab terhadap nasib anak buahnya. Pribadi Yos Soedarso mendapat tempat tersendiri di hati prajurit dan bangsa Indonesia. Walaupun sebenarnya waktu itu ada peluang baginya untuk menyelamatkan diri, namun itu tidak dilakukan. Dia justru rela mengorbankan dirinya demi keselamatan kapal-kapal lain yang nantinya

bisa digunakan untuk meneruskan perjuangan untuk merebut Irian Barat.

Melalui Pertempuran Laut Aru heroisme Komodor Yos Soedarso seakan-akan ingin memenuhi obsesi akan kejayaan bahari Nusantara. Dia ingin menunjukkan kepada bangsanya bahwa inilah semangat bahari yang dinanti-nantikan selama ini. Semangat semacam inilah yang seharusnya ditanamkan di setiap pribadi bangsa Indonesia bahwa kita ini adalah bangsa bahari. Idealnya kita menggunakan peristiwa Pertempuran Laut Aru sebagai tonggak awal perkembangan kekuatan maritim Indonesia yang kuat dan modern.

Kenyataan sekarang justru kekuatan AL Indonesia nyaris tumpul. Apabila pada dekade 60-an kekuatan armada ALRI cukup disegani di Asia Tenggara, selang empat puluh tahun kemudian kekuatan laut RI justru menyusut. Pada 2005 KSAL Bernard Kent Sondakh di depan Komisi I Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) RI menyatakan bahwa TNI AL saat itu hanya memiliki 120 kapal bekas Trikora, yang kebanyakan sudah uzur dan persenjataannya sudah ketinggalan zaman. Lebih jauh dikatakan minimnya Indonesia memiliki kapal perang sebanyak 190 buah dari berbagai jenis. Apabila harus memilah-milah karena masalah keuangan, jumlah itu bisa ditekan menjadi 171 kapal (Angkasa, 2005: 93). Ungkapan KSAL itu bisa dimaknai sebagai keprihatinan kondisi AL saat ini yang masih jauh dari ideal.

Melihat kenyataan itu bisa dikatakan bahwa selama empat dekade perkembangan kekuatan maritim Indonesia adalah stagnan. Padahal kondisi obyektif Indonesia adalah terletak di posisi silang, yaitu antara dua samudera (Pasifik dan Hindia) dan dua benua (Asia dan Australia) dengan luas wilayah 5.193.250 Km², memiliki pulau sebanyak 17.508 buah dan 3/5 dari luas wilayah Indonesia adalah lautan (Priyanto, 2010: 203).

Dari segi ini saja maka Indonesia sebagai negara kepulauan ditambah lagi dengan sebutan negara maritim maka sudah

selayaknya jika kebijakan politik nasional kita berorientasi ke laut. Pembangunan armada dan dunia maritim hendaknya menjadi prioritas utama mengingat segudang permasalahan yang menyangkut kedaulatan negara RI terkait dengan keberadaan laut. Adanya konflik perbatasan, perompakan di Selat Malaka, penyelundupan, pencurian ikan dan lain-lain merupakan permasalahan yang harus diselesaikan, dan itu hanya bisa teratasi bila kita memiliki kekuatan armada dalam jumlah yang cukup memadai dan didukung oleh peralatan modern. Untuk mencapai itu semua, ke depan perlu komitmen nasional

yang konsisten terhadap pembangunan kekuatan maritim di Indonesia.

VI. SIMPULAN

Berdasarkan uraian di atas dapat diambil dua simpulan yaitu *pertama*, pasang surut sejarah kebaharian Indonesia bisa dijadikan dasar untuk menanamkan semangat kebaharian bangsa Indonesia. *Kedua*, peristiwa Pertempuran Laut Aru bisa dianggap sebagai titik tonggak awal dalam upaya pembangunan kekuatan maritim bangsa Indonesia di masa depan.

DAFTAR PUSTAKA

- Cortesao, A. 1994. *The Suma Oriental of Tome Pires: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512-1515*. London: Hakluyt Society Series.
- Geldern, Von Heine. 1945. "Prehistoric Research in the Netherlands Indie", dalam *Science and Scientist in Netherlands Indie*.
- Gottschalk, Louis. 1986. *Mengerti Sejarah*, terj. Nugroho Notosusanto. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Hall, Kenneth R. 1976. "State and Statecraft in Early Sriwijaya", Exploration in Early Southeast Asia as a History: The Origins of Southeast Asian Statescraft. *Michigan Papers on South and Southeast Asia*, No.11.
- Jusuf, Sudono. 1971. *Sedjarah Perkembangan Angkatan Laut*. Jakarta: Departemen Pertahanan dan Keamanan Pusat Sedjarah ABRI.
- Lelono, Hari T.M. 2009. "Perahu-Perahu Masa Klasik, Bukti Kejayaan Negeri Bahari Indonesia" dalam *Berkala Arkeologi*, Tahun XXIX, November. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.
- Angkasa. 2005. "Warships Jelajah Kapal Perang Dunia", Edisi Koleksi Majalah *Angkasa* Jakarta.
- Priyanto, Supriyo. 2010. *Pendidikan Kewarganegaraan Materi Pokok Perkuliahan MKK di Perguruan Tinggi*. Semarang: Fasindo Press.
- Pusat Sejarah dan Tradisi TNI. 2003. *Sejarah Perang-Perang Nusantara Jilid II*. Jakarta: Pusat Sejarah dan Tradisi TNI.
- Suroyo, Djuliaty, dkk. 2007. *Sejarah Maritim Indonesia 1: Menelusur Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Hingga Abad Ke-17*. Semarang: Jeda.
- Tim Teguh Karya. 1984. *Mengenal Pahlawan Bangsa*. Surakarta: Teguh Karya.