



ONRUST DAN SEKITARNYA

Gugusan Pulau Bersejarah di Teluk Jakarta

Candrian Attahiyyat



ONRUST DAN SEKITARNYA

Gugusan Pulau Bersejarah di Teluk Jakarta

Candrian Attahiyyat

ONRUST DAN SEKITARNYA

Gugusan Pulau Bersejarah di Teluk Jakarta

Candrian Attahiyyat

**UNIT PENGELOLA MUSEUM KEBAHARIAN JAKARTA
2022**

Onrust dan Sekitarnya | Gugusan Pulau Bersejarah di Teluk Jakarta

DAFTAR ISI

Sambutan Kepala Dinas Kebudayaan DKI Jakarta.....	i
Sambutan Kepala UP Museum Kebaharian.....	ii
Awal Penelusuran.....	1
Di Mana dan Mengapa Disebut Onrust.....	9
Titik Awal Penjajahan Nusantara.....	19
Acapkali Rombak Total dan Ubah Fungsi.....	25
Ambisi Membangun Galangan Kapal.....	39
Pos Pertahanan Terdepan.....	47
Memanfaatkan Teknologi Canggih untuk Menggergaji Kayu.....	53
Memaksa Budak Bekerja.....	59
Terjangkitnya Penyakit Menular.....	63
James Cook Mampir Setelah Mengejar Planet Venus.....	69
Jatuh ke Tangan Musuh Bebuyutan.....	83
Enam Benteng Bundar Menjaga Perairan.....	91
Haji Boleh Pulang Setelah Diisolasi di Sini.....	103
Pemberontakan Berdarah di Atas Kapal De Zeven Provincien.....	127
Kuburan Siapa.....	147
Walter Spies di Antara Tawanan Jerman.....	161
Ikamura dan Nakamura.....	189
124 Tentara Elite Westerling Ditahan.....	193
Tokoh yang Meringkuk.....	203
Kejadian yang Sempat Dicatat.....	211
Daftar Pustaka.....	222
Lampiran.....	224

ONRUST DAN SEKITARNYA

Gugusan Pulau Bersejarah di Teluk Jakarta

Penanggung Jawab : Mis Ari
Pengarah : Arista Nurbaya
 Triyadi Purnomo
 Agung Priosusanto
 Devi Sihotang

Penulis : Candrian Attahiyyat
Penyunting : Djulianto Susantio
Tim Pendukung : Staf UP Museum Kebaharian Jakarta
Fotografi : Supriyadi
Tata Letak : Khofifah Widyani & Team
Penerbit : Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta
ISBN : 978-623-99525-4-9

Cetakan Pertama, September 2022
Hak Cipta Dilindungi Undang-undang

Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini tanpa izin tertulis dari penerbit.

Sambutan
Kepala Dinas Kebudayaan
Provinsi DKI Jakarta



Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada 2015 telah menetapkan Pulau Onrust dan sekitarnya sebagai Kawasan Cagar Budaya melalui Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 2209 Tahun 2015 Tentang Penetapan Gugusan Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor, dan Pulau Bidadari di Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu sebagai Kawasan Cagar Budaya. Berdasarkan keputusan ini, Dinas Kebudayaan mengemban amanah untuk meningkatkan kesadaran masyarakat, menyelenggarakan penelitian dan pengembangan, menyediakan informasi, menyelenggarakan promosi, memfasilitasi pemanfaatan, menyelenggarakan penanggulangan bencana, melakukan pengawasan, pemantauan dan evaluasi, serta mengalokasikan dana pelestarian.

Sebagai salah satu upaya penyediaan informasi dan media promosi, saya menyambut gembira terbitnya buku ini, karena materi yang disuguhkan mengungkap sebagian besar masa lalu sejarah Pulau Onrust dan sekitarnya. Semoga buku ini dapat menjadi acuan dalam pengembangan narasi sejarah serta sebagai referensi bagi berbagai pihak yang akan melakukan penelitian di Taman Arkeologi Onrust pada masa yang akan datang.

Kepala Dinas Kebudayaan
Provinsi DKI Jakarta

Iwan Henry Wardhana

Sekapur Sirih Kepala Museum Kebaharian Jakarta



Sejak tahun 2015, Taman Arkeologi Onrust dikelola oleh Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta. Berbagai upaya dilakukan dalam melestarikan dan memberikan edukasi kepada masyarakat terkait cagar budaya yang ada di Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor, dan Pulau Bidadari.

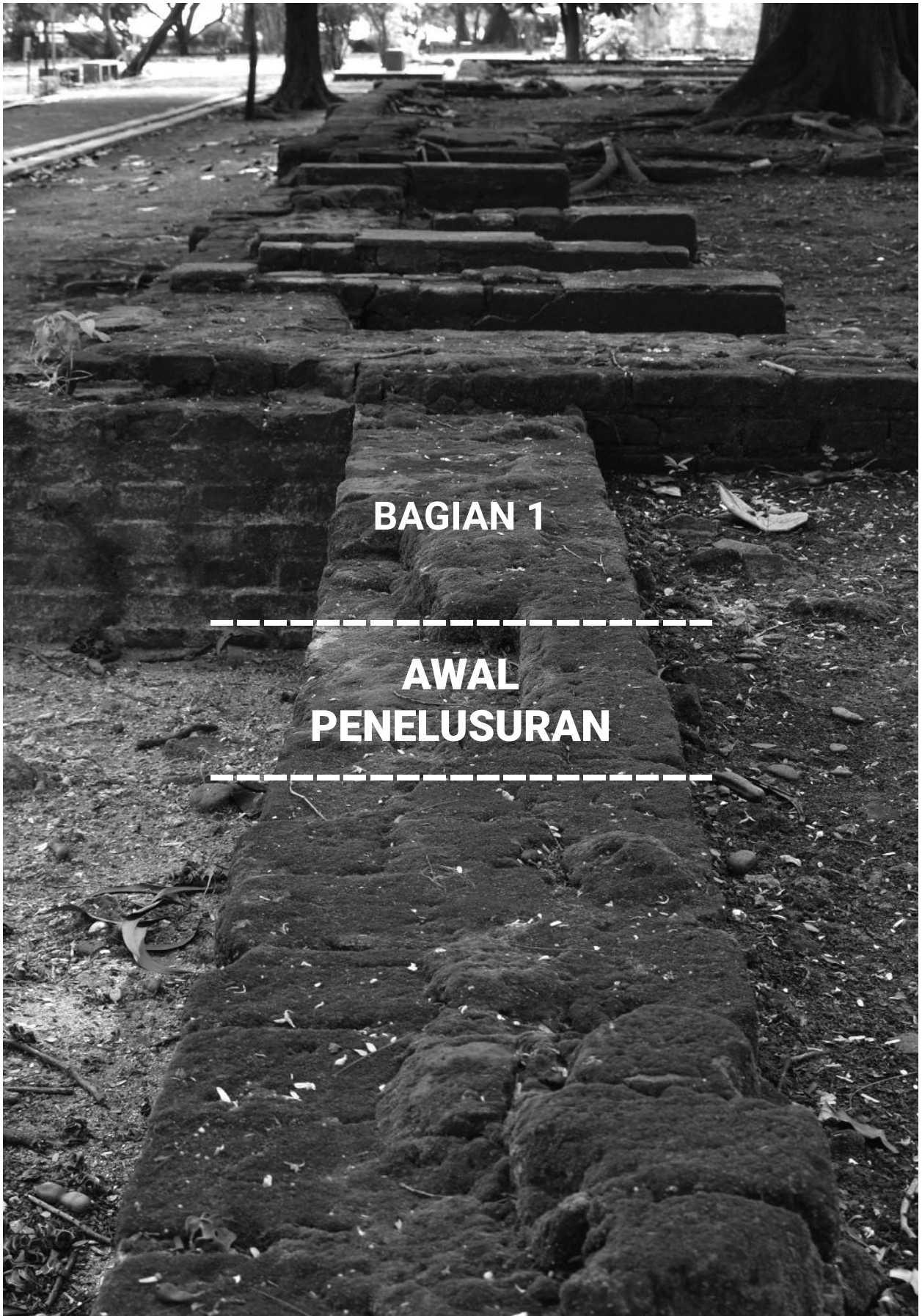
Salah satu upaya pelestarian yang kami lakukan ialah dengan menerbitkan buku berjudul *Onrust dan Sekitarnya: Gugusan Pulau Bersejarah di Teluk Jakarta* yang ditulis oleh Candrian Attahiyyat, arkeolog senior yang sudah sangat menggeluti data sejarah Pulau Onrust dan sekitar sejak 1985.

Besar harapan kami semoga buku ini dapat menambah pengetahuan para pembaca dan menambah kepedulian pelestarian cagar budaya terutama yang berada di Taman Arkeologi Onrust. Selain itu, semoga dapat menjadi kontribusi dalam mendukung keberadaan Taman Arkeologi Onrust sebagai destinasi wisata sejarah di Kepulauan Seribu.

Selamat membaca

Kepala UP Museum Kebaharian
Provinsi DKI Jakarta

Mis Ari



BAGIAN 1

**AWAL
PENELUSURAN**

Saya adalah arkeolog yang pernah melakukan ekskavasi (penggalian) arkeologi di Pulau Onrust sejak 1985 hingga 1995. Sebagai ketua tim saya membawa setidaknya 10 anggota ditambah beberapa mahasiswa arkeologi Universitas Indonesia.

Bagi saya pekerjaan ini sangat mengasyikkan karena bisa mengungkap harta yang terpendam, tetapi bukan harta karun seperti yang diceritakan dalam film-film. Bukan pula peti yang berisi emas yang saya peroleh. Yang saya peroleh adalah penjelasan sejarah masa lalu Pulau Onrust dan sekitarnya.

Pada 1980 awalnya saya kecewa, ketika ikut rombongan Mahasiswa Arkeologi (KAMA) UI di Pulau Onrust, kok pulaunya kayak gini sih tidak ada apa-apa. Dalam pikiran saya, di pulau ini ada benteng besar dan utuh, ada kincir angin yang mirip di Belanda, ada dermaga tua, ada banyak meriam, dan banyak tinggalan sejarah yang bisa dilihat dengan kasat mata. Apa yang ada? Ternyata hanya beberapa ongkok reruntuhan rumah yang tertimbun dengan semak belukar, mirip sisa pekarangan korban pengusuran. Dalam hati saya bergumam, dibohongin sejarah!

Pada 1985 ketika lulus kuliah, saya langsung bekerja di Dinas Museum dan Sejarah Pemerintah Daerah DKI Jakarta. Saya langsung diberi tugas untuk meneliti arkeologi Pulau Onrust dan sekitarnya. Saya ditunjuk sebagai direktur lapangan karena saya satu-satunya arkeolog dalam tim. Sebelum berangkat, saya dan tim berusaha mencari data selengkap-lengkapunya. Namun yang diperoleh hanya sebuah peta kuno buatan orang Jerman bernama J.W. Heydt pada 1740.

Peta yang dibuat pada 1740 tersebut adalah peta rencana yang menggambarkan situasi benteng yang bentuknya mirip kura-kura, ukuran dua per tiga dari luas pulaunya. Denah benteng digambar lengkap dengan pembagian setiap ruangnya. Ada tempat amunisi, barak, gudang, pengecoran besi, tempat budak, bak penyimpanan air, bahkan ada juga ruang yang disediakan untuk comfort women alias wanita penghibur. Pokoknya denahnya komplet. Pada bagian utara pulau tertera gambar dua bangunan kincir angin, windmills. Pada bagian selatan benteng terdapat dermaga dan tempat perbaikan kapal. Bagian pojok peta ada arah mata anginnya, bagian bawah kiri tertera skala peta. Betapa asyiknya ekskavasi arkeologi dipandu dengan peta tua dan akurat.

Begitu ekskavasi arkeologi dimulai ternyata tim pada bingung! Karena harus menentukan kotak atau lokasi mana yang harus digali. Yang mana ya.. Bingung karena skala yang digunakan dalam peta 1740 menggunakan satuan Rhoden, bukan satuan meter. Rhoden dibagi dua, versi Belanda atau versi Jerman. Tambah bingung. Keputusannya adalah menentukan kotak galian secara acak dan gambling. Bila ketemu struktur yang mirip di peta, maka struktur tersebut diukur dan dikonversi menjadi skala versi lapangan. Beruntung bagi nasib tim, ternyata ditemukan struktur salah satu sudut benteng bagian utara. Berhasil...berhasil.....!

Berhasil membuat skala, tanpa harus menggunakan Rhoden.

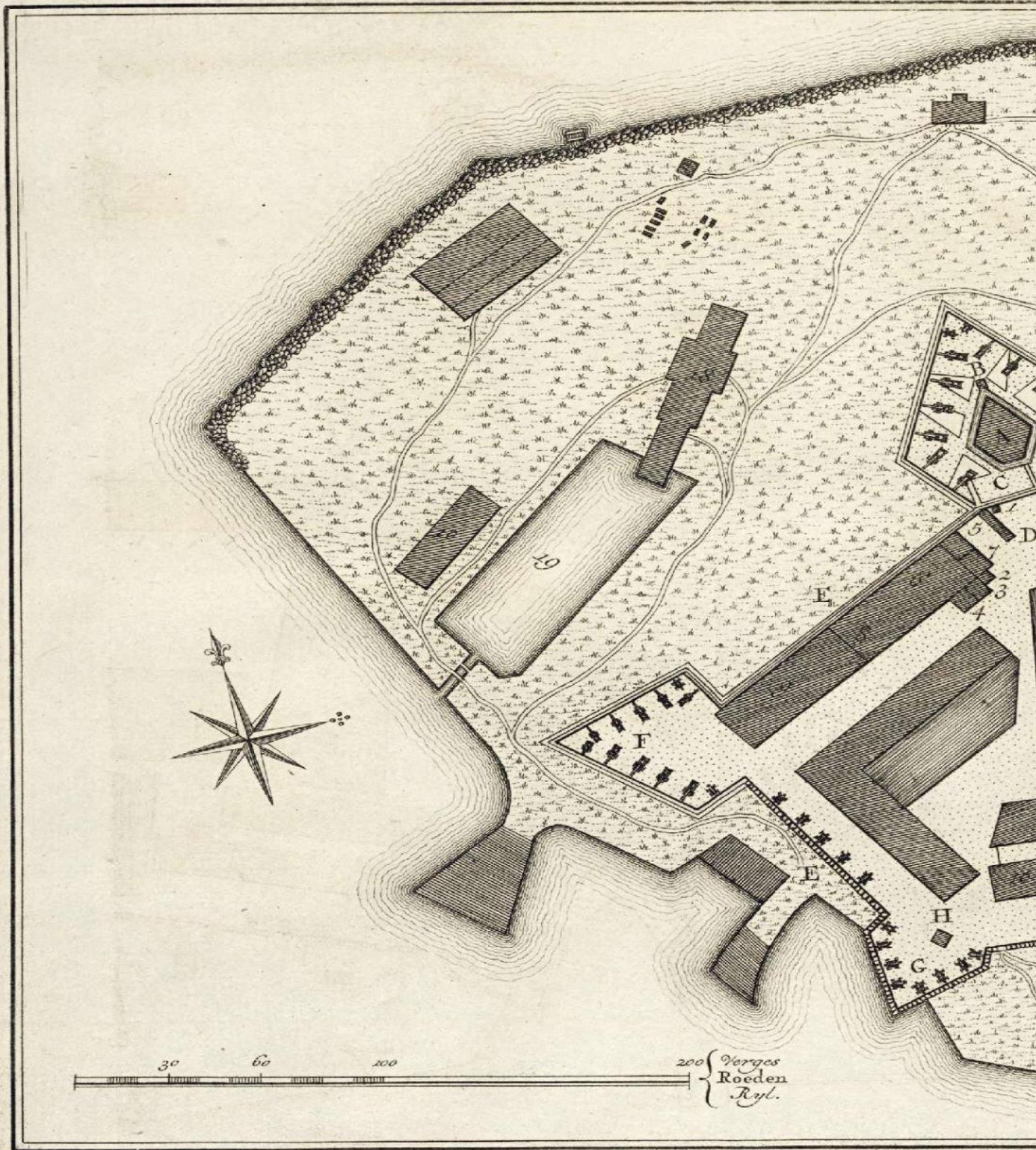
Walaupun peta tersebut adalah peta rencana, namun temuan arkeologisnya menunjukkan kesamaan bentuk struktur, sehingga disimpulkan bahwa peta rencana tersebut dilaksanakan pembangunannya. Hilanglah kekecewaan kami, kini tim arkeologi menunjukkan keasyikannya. Hampir dari keseluruhan penggalian sejak 1985 hingga 1995 diarahkan pada penelusuran peta ini, namun tetap tidak mengesampingkan adanya temuan lain dari periode yang berbeda.

Sebagian besar temuan sisa struktur bangunan benteng dan kincir angin berada di dalam tanah, sedangkan di permukaan tanahnya terdapat struktur bangunan dari periode yang berbeda cenderung menunjukkan berasal dari awal abad ke-20. Berdasarkan data tertulis, sisa reruntuhan struktur bangunan abad ke-20 ini berfungsi sebagai karantina haji yang dibangun pada 1911. Lho kok zaman Belanda ada karantina haji? Ternyata itu adalah stasiun karantina bukan khusus jemaah haji, tetapi tempat isolasi orang yang diduga (suspect) dan terpapar penyakit menular Liptospirosis.

Selain sisa struktur bangunan, ditemukan juga artefak lepas di antaranya keramik, logam alat-alat kapal, meriam, botol-botol obat bahkan peluru dan granat buatan 1950-an. Temuan yang saya sebutkan terakhir adalah sisa-sisa aktivitas militer Belanda Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger, yang lebih dikenal dengan sebutan KNIL.

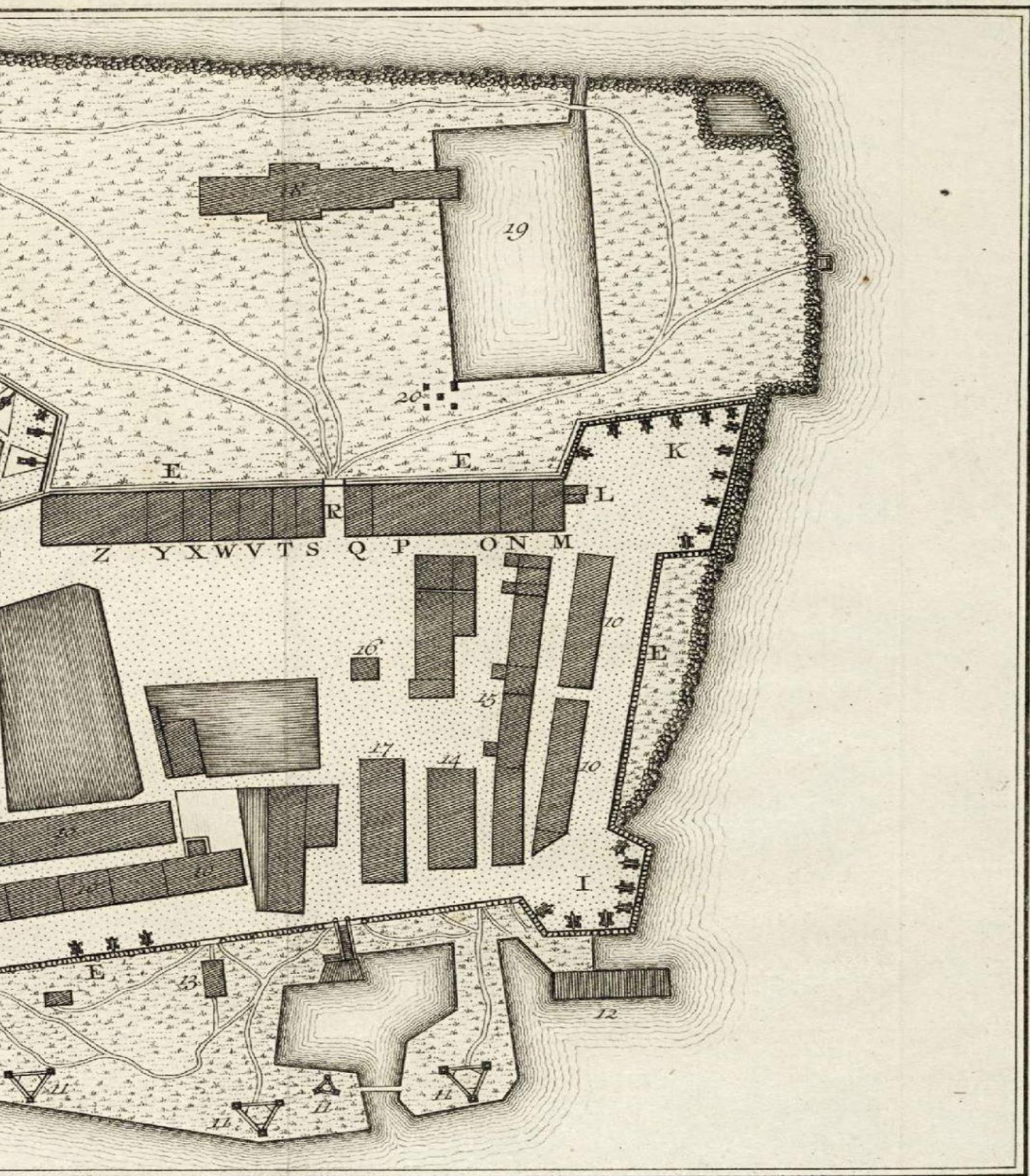


Foto Temuan sendok keramik Hasil ekskavasi arkeologi di Taman Arkeologi Onrust



J. V. Sakley, circa.

PLAN DE L'ISLE ONRUST.



GRONDTEKENING VAN 'T EILAND ONRUST.

Pihak Belanda meminta hasil penelitian arkeologi di Pulau Onrust didiskusikan. Pada 9-12 September 1990 pihak Belanda menyelenggarakan Symposium Onrust di Amsterdam. Saya bersama Dirman Surachmat (Kepala Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta), Nurhadi Sastrapraja, dan Enny Prihantini (Konsektor) diundang sebagai pembicara. Dari simposium tersebut diperoleh data tambahan yang sangat berguna untuk mengungkap latar belakang sejarah Pulau Onrust dan sekitarnya.

Pada 1997, saya berinisiatif untuk menyelenggarakan lanjutan Symposium Onrust di Jakarta, dengan berbagai ahli dari Belanda, Australia, Perancis, Sri Lanka, dan beberapa kolega dari Indonesia. Onrust International Symposium ini diselenggarakan pada 27-29 Oktober. Bahasan pokok dalam kesempatan simposium tersebut adalah upaya penyelamatan tinggalan sejarah dan rencana menjadi Taman Arkeologi.

Selain penelitian arkeologi, dikumpulkan pula cerita-cerita lisan dari pelaku sejarah yang masih hidup. Di antaranya saya bertemu dengan Pak Daeng. Menurut penuturannya, beliau pernah ditahan di pulau ini oleh tentara Jepang karena Pak Daeng adalah pelaku kriminal. Pak Mamat yang pernah ditahan pada 1964 gara-gara tidak punya Kartu Tanda Penduduk sempat saya ajak kembali ke Onrust pada 1992. Saya Juga pernah bertemu dengan Pak Lolong, seorang dokter di Surabaya yang sengaja datang ke Jakarta pada 1998 untuk menemui saya. Orang tua Pak Lolong adalah juga seorang dokter yang bertugas pada 1950-1960 di Pulau Onrust tinggal di Onrust bersama istri dan anak-anaknya termasuk Pak Lolong. Saya ajak Pak Lolong ke Pulau Onrust. Dengan rasa haru saya mendengarkan cerita panjang Pak Lolong.

Penelusuran sumber tertulis, yang menjadi sasaran utama adalah buku-buku terbitan Belanda di antaranya Dagh Register, catatan harian VOC. Sumber ini masih tersedia di Arsip Nasional RI, Perpustakaan Nasional, dan Perpustakaan Museum Sejarah Jakarta. Dagh Register ini dibukukan setiap tahun sehingga memudahkan setiap peneliti yang ingin mengetahui kejadian apa saja yang dilakukan oleh VOC dan Pemerintah Hindia Belanda pada tahun tertentu pada abad ke-17 hingga ke-19.

Saya memperoleh data kejadian apa saja di pulau-pulau kecil di perairan Teluk Jakarta, mulai dari pembangunan, perencananya, mandornya, pekerjanya, bahkan orang-orang yang dipenjarakan di Pulau Onrust juga disebutkan, tapi bahasanya bahasa Londo.

Sumber tertulis tentang kejadian pada awal abad ke-20, seperti kejadian epidemik, peristiwa pemberontakan kapal De Seven Provincien, interniran Nazi Jerman, dan penangkapan ratusan anak buah Westerling diperoleh dari berbagai terbitan koran dan majalah, baik media cetak maupun internet. Data tertulis yang sulit dicari adalah Peristiwa eksekusi mati tokoh Darul Islam, Kartosoewirjo, Tokoh Republik Maluku Selatan (RMS), Soumukil, dan tokoh APRA dari Kalimantan Barat, Sultan Hamid. Cerita peristiwanya beredar luas, tetapi tidak ada sumber yang bisa dijadikan referensi.

Sumber tertulis dalam bentuk peta tentang Pulau Onrust dan pulau-pulau lain di sekitarnya sudah banyak diperoleh. Bila anda ingin melihatnya lebih lengkap bisa browsing di internet. Peta-peta tersebut berasal dari masa 1700-an. Selain peta ada gambar atau lukisan tentang Pulau Onrust yang dapat mengantar imajinasi kita kepada masa lalu pulau tersebut.

Dengan demikian berdasarkan kajian data yang telah terkumpul, dapat disimpulkan bahwa Pulau Onrust memiliki peran besar sebagai titik awal penjajahan 350 tahun Indonesia, tempat membangun kolonialisme bagi Belanda. Keutuhan bangunan stasiun karantina di Pulau Onrust masih terlihat pada pertengahan 1960-an Tetapi ketika pergantian Rezim Orde Lama ke rezim Orde Baru pada 1966, tinggalan bersejarah ini tidak terlantar. Menurut sumber lisan yang saya peroleh, bangunan-bangunan periode karantina haji (1911-1960) hancur bukan akibat perang, tetapi hancur karena penjarahan pada 1966-1968. He he.. Ending storynya enggak seru.

Pada 1972, penjarahan bangunan bersejarah di Pulau Onrust dan sekitarnya buru-buru distop oleh Gubernur DKI Jakarta Ali Sadikin yang peduli dengan sejarah Jakarta. Gubernur segera mengeluarkan Surat Keputusan yang melarang pengambilan material di Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor, dan Pulau Bidadari, sekaligus kawasan ini dinyatakan sebagai kawasan cagar budaya berdasarkan Surat Keputusan no 11/2/16 tahun 1972. Kemudian pada 2015 diterbitkan Peraturan Gubernur Nomor 2209 sebagai pengganti Surat Keputusan tahun 1972. Peraturan Gubernur yang baru tersebut menetapkan gugusan Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor, dan Pulau Bidadari di Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu sebagai Kawasan Cagar Budaya. Kawasan ini memiliki luas 553,09 hektar yang mencakup empat pulau berikut perairannya. Rincian luasnya adalah Pulau Onrust 8,22 Hektar, Pulau Cipir 1,66 Hektar, Pulau Bidadari 6,98 Hektar. Sisanya adalah luas perairan yang dihitung 0,25 mil dari tepi masing-masing pulau.

Jakarta, Juli 2022

Candrian Attahiyyat



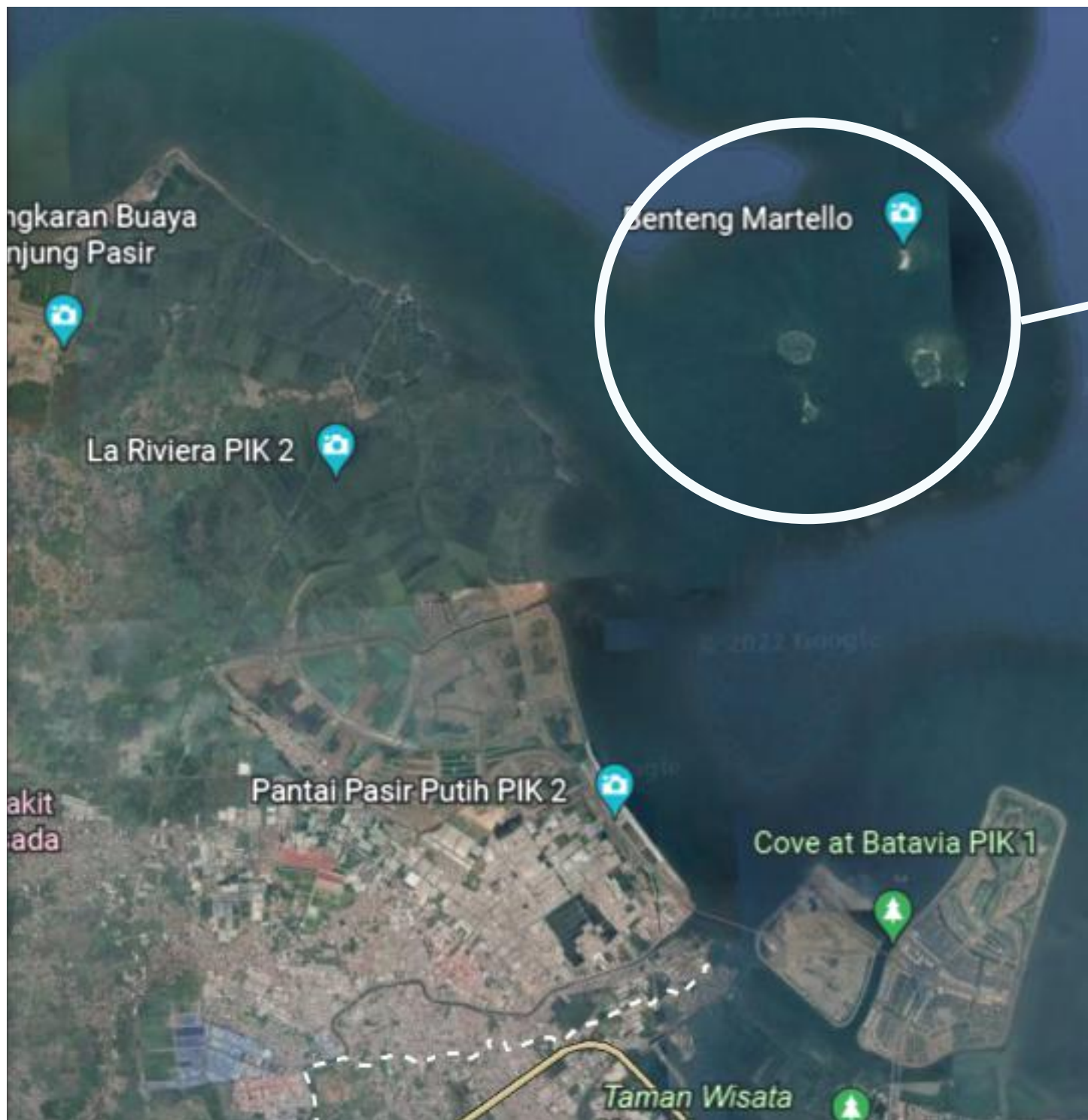
Lukisan peta pulau onrust tahun 1650 oleh Listingh



BAGIAN 2

DI MANA DAN MENGAPA DISEBUT ONRUST

Onrust adalah sebuah pulau kecil pada gugusan Kepulauan Seribu paling selatan, atau tepatnya masuk dalam kawasan perairan Teluk Jakarta. Pulau tak berpenduduk ini hanya dijaga oleh dua keluarga yang diperkenankan sambil berdagang kebutuhan makan para nelayan yang berlabuh atau para pelancong dan pemancing. Saing dan keluarganya sudah turun-menurun menjaga pulau menggantikan jejak ayahnya Pak Daeng Amboase yang menjaga pulau sejak 1972. Demikan juga Damin dan keluarganya turut menjaga pulau ini sejak pertengahan 1980-an.



Menjangkau Pulau Onrust cukup mudah, bisa berangkat dari Marina Ancol menggunakan Kapal Bidadari Express 30 menit menuju Pulau Bidadari kemudian dilanjutkan dengan perahu menuju Pulau Onrust yang memakan waktu tidak lebih dari sepuluh menit.



Tempat pemberangkatan lain adalah Muara Angke dan Muara Kamal menggunakan perahu berkapasitas maksimum 20 orang dengan waktu tempuh antara 20 hingga 30 menit. Bila anda ingin berangkat dari Muara Angke atau Muara Kamal disarankan rombongan agar lebih murah.



Foto dermaga kaliadem Muara Angke
sumber : <https://www.google.com/search?q=kali+adem+muara+angke&tbm>

Jarak dari Marina Ancol ke Pulau Onrust tidak lebih dari 15 mil laut, sedangkan dari Muara Angke sekitar 10 mil. Lebih dekat lagi dari Muara Kamal sekitar lima mil, bahkan pulaunya sudah terlihat sebelum berangkat. Berarti lokasi Onrust tidak jauh dari Jakarta.



Foto dermaga marina ancol
sumber : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Marina_Ancol_Jakarta_-_panoramio.jpg

Sebelum berangkat ke Pulau Onrust, peta lokasinya mudah dilacak melalui GPS

Navigation atau searching googlemap. Silakan masukkan titik koordinat 6 02' 00.29" S 106 44' 05.70" E langsung klik maka mesin pencari bergerak langsung ke tengah Pulau Onrust. Atau bila anda sudah memiliki peta Kepulauan Seribu silakan lihat pantai Jakarta, telusuri telunjuk anda ke arah kiri dari pelabuhan Tanjung Priok, maka akan didapat empat pulau yang terkumpul, salah satunya adalah Onrust. Gampang kan.

Perairan Jakarta merupakan sebuah teluk yang diapit oleh dua lokasi tanah yang menjorok keluar yang disebut tanjung, yakni Tanjung Pasir di sebelah barat dan Tanjung Karawang di sebelah timur. Pada perairan Teluk ini terdapat 10 pulau kecil, di antaranya Pulau Rambut, Pulau Untung Jawa, Pulau Onrust, Pulau Kelor, Pulau Cipir, Pulau Bidadari, Pulau Ayer, Pulau Damar (Edam), Pulau Tala, dan Pulau Monyet. Dua pulau di antaranya telah menjadi resort, yakni Pulau Ayer dan Pulau Bidadari, sedangkan pulau yang berpenduduk hanya satu, yakni Pulau Untung Jawa.

Pulau Onrust saling berdekatan dengan tiga pulau lainnya, yakni di sebelah selatannya terdapat Pulau Cipir, di sebelah tenggaranya terdapat Pulau Bidadari, dan di sebelah timur lautnya terdapat pulau yang lebih kecil lagi yakni Pulau Kelor.

Dalam gak sih laut di sekitar Pulau Onrust? Perairan pada dermaga selat antara Pulau Onrust dan Pulau Cipir berkisar antara 15-20 meter. Selebihnya berkisar antara 3-5 meter. Air lautnya sangat asin karena salinitasnya tinggi.

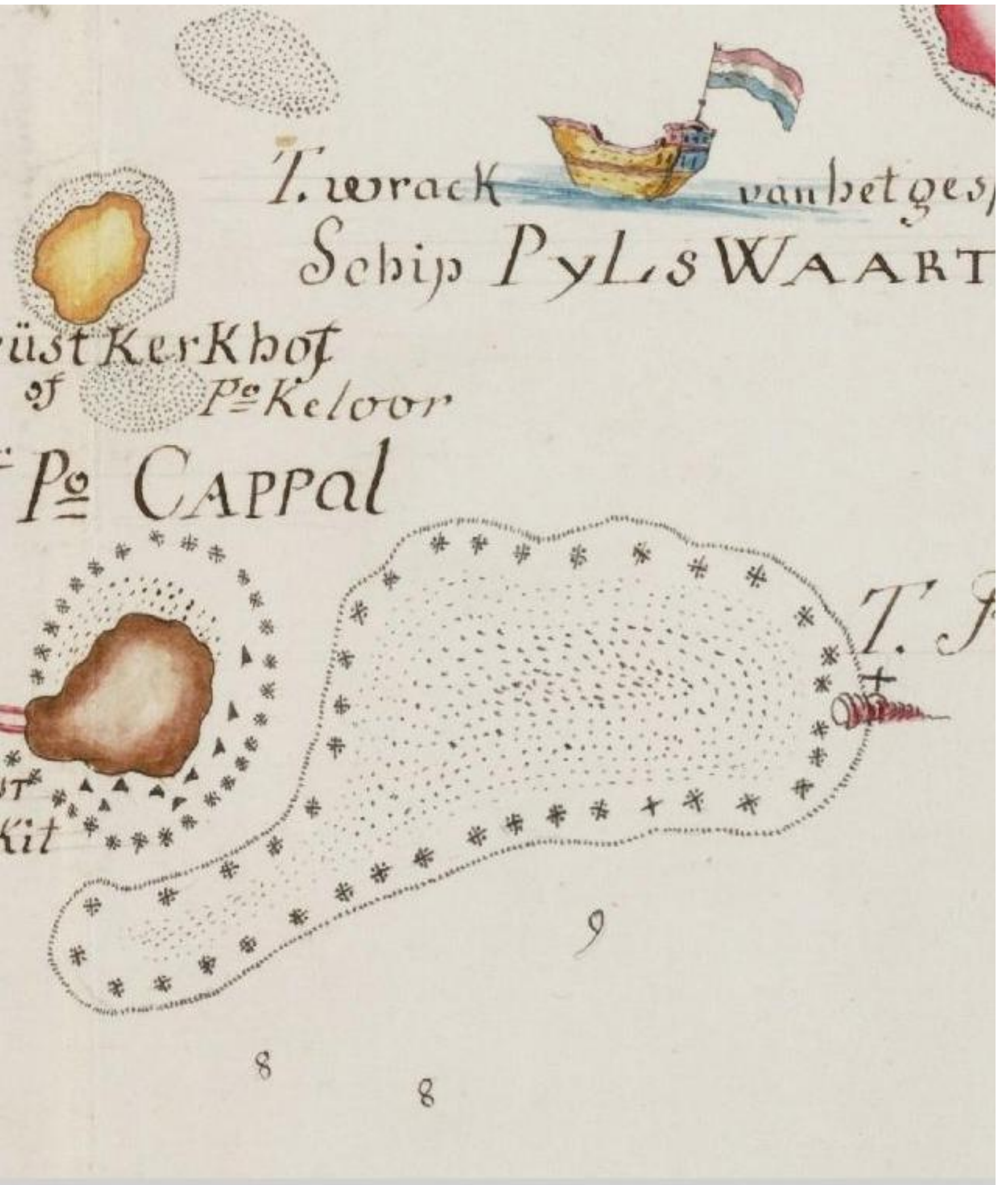
Mengapa disebut Onrust?. Penduduk di sekitar Teluk Jakarta dan nelayan yang beristirahat di sini tidak mengenal sebutan Onrust. Hingga 1970-an penduduk mengenal pulau ini dengan sebutan Pulo Kapal. Nama Kapal ini mereka kenal secara turun-menurun sejak beberapa abad yang lalu. Kenapa mereka menyebut Kapal? Karena di pulau ini terdapat aktivitas perbaikan kapal-kapal layar bertiang tinggi, tallship. Ternyata nama Kapal ini tertera juga pada peta abad ke-18 dengan tulisan Cappal.

Pulau lain yang berdekatan dengan Onrust adalah Pulau Cipir, sebutan lain dari Kuyper. Mungkin lebih mudah bagi lidah penduduk untuk menyebutnya Cipir. Nama lain dari Kuyper adalah Vogel, tapi nama ini tidak dikenal penduduk. Bila kita memandang ke arah tenggara dari Onrust, maka terlihat Pulau Bidadari, nama baru untuk kepentingan resort sejak 1976. Sebelumnya bernama Pulau Sakit. Nama Sakit mengacu kepada riwayatnya yang pernah menjadi rumah sakit dan penampungan ratusan penderita lepra pada abad ke-18. Bahkan pulau ini menjadi kuburan bagi penderita lepra yang meninggal. Namun orang Belanda menyebut Pulau Sakit ini Sebagai Pulau Purmerend, sebuah nama tempat di Belanda, demikian juga nama Kuyper. Sedangkan Pulau Kelor yang terletak di Timur Laut Onrust, sebutan yang salah dari Kerkhof, yang berarti kuburan. Kadang-kadang Pulau Kerkhof disebut juga Engels Onrust karena sebelum dijadikan sebagai tempat pemakaman, pulau ini merupakan kebun bergaya Inggris (Engels).

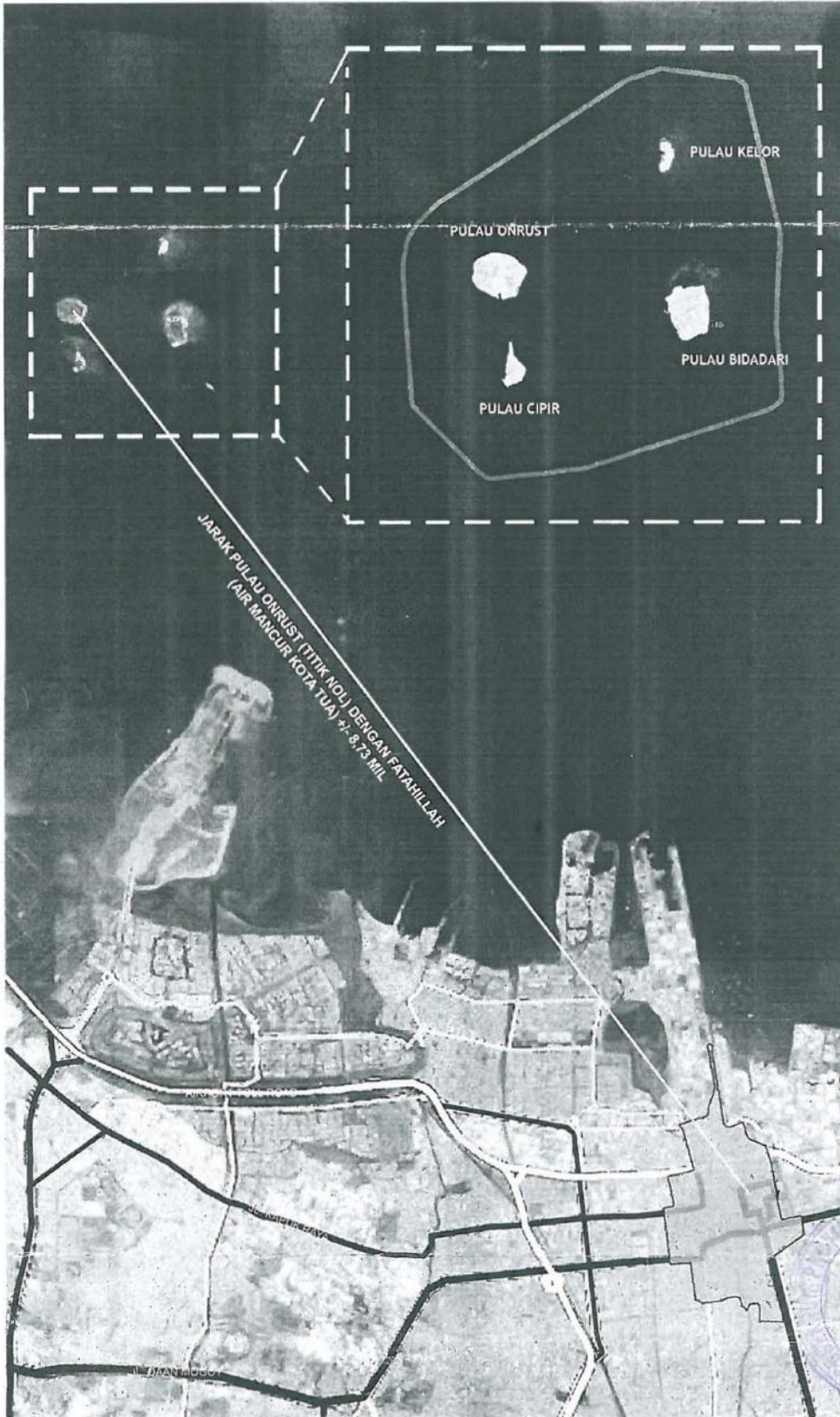
Onrust berasal dari bahasa Belanda yang artinya 'jalan terus' atau 'sibuk', atau 'tanpa istirahat', atau bila diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris Un Rest. Onrust sebagai nama pulau di Teluk Jakarta ini diberikan oleh VOC, sejak mereka menguasai pulau ini pada 1619. Nama Onrust dan Kapal mengacu pada peranannya dalam abad ke-17–18 yang selalu disibuki oleh kegiatan benteng pertahanan, pergudangan, bongkar muat barang komoditi, dan perbaikan kapal-kapal layar yang besar-besar.


Nama Onrust mulai dikenal kembali oleh masyarakat luas ketika Pemerintah Provinsi DKI Jakarta gencar melakukan penelitian arkeologi yang kerap diliput oleh media massa antara 1985 hingga 1995. Bahkan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada 2015 nomor 2209 menetapkan Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor, dan Pulau Bidadari sebagai Kawasan Cagar Budaya.





Lukisan peta pulau onrust abad 17





PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

LAMPIRAN KEPUTUSAN GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA NO. **2209 TAHUN 2015**

TENTANG
PENETAPAN GUGUSAN PULAU ONRUST, PULAU CIPIR, PULAU KELOR DAN PULAU BIDARI BESERTA PERAIRANNYA SEBAGAI KAWASAN CAGAR BUDAYA


PETA GUGUSAN PULAU ONRUST, PULAU CIPIR, PULAU KELOR DAN PULAU BIDARI BESERTA PERAIRANNYA SEBAGAI KAWASAN CAGAR BUDAYA

KETERANGAN

 **BATASAN KAWASAN CAGAR BUDAYA (0,25 MIL DARI TEPI PULAU)**

LUAS KAWASAN ± 553,09 HA
LUAS PULAU ONRUST ± 8,22 HA
LUAS PULAU CIPIR ± 1,66 HA
LUAS PULAU KELOR ± 0,95 HA
LUAS PULAU BIDARI ± 6,98 HA

DITETAPKAN,
 16 Oktober 2015
 JAKARTA,
 GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA


BASUKI T. PURNAMA



BAGIAN 3

**TITIK AWAL
PENJAJAHAN NUSANTARA**

Mungkin banyak orang belum mengetahui dari mana mulainya penjajahan Belanda terhadap Indonesia yang dikatakan selama 350 tahun. Jawabnya adalah Pulau Onrust. Pertanyaan berikutnya kenapa harus memilih pulau kecil tersebut? Karena lokasinya strategis untuk menyerang dan menghancurkan kota Jayakarta.

Jayakarta adalah kota yang berusia 92 tahun pada saat jatuhnya kota tersebut ke tangan VOC. Jayakarta didirikan oleh Fatahillah dan sekaligus sebagai penguasanya pada 1527. Kemudian Fatahillah menyerahkan tampuk kepemimpinannya kepada Tubagus Angke pada 1564. Periode berikutnya Tubagus Angke digantikan oleh anaknya, Pangeran Jakarta Wijayakrama. Pemimpin-pemimpin Jayakarta ini kedudukannya sebagai bupati atau sekarang setingkat gubernur, orang Belanda menyebutnya Regent atau Koning van Jacatra.

Jayakarta berada di bawah kekuasaan Kesultanan Banten yang kala itu dipimpin Sultan Hasanuddin. Walaupun dibawah kekuasaan Banten, Jayakarta mengatur pemerintahan sehari-hari secara otonom. Contohnya ketika masa Pangeran Jakarta Wijayakrama, Jayakarta bisa menyelenggarakan perjanjian dengan Gubernur Jenderal VOC Pieter Both pada 1610, dan perjanjian dengan Inggris pada 1618. Kedua perjanjian ini menjadi sumber pertikaian antara Belanda dengan Jayakarta dan antara Belanda dan Inggris karena persaingan dagang. Sementara antara Jayakarta dan Banten karena membuat perjanjian tanpa seizin Banten. Di sisi lain Jayakarta berkoalisi dengan Inggris, sedangkan Banten berkoalisi dengan Belanda. Pokoknya ribet banget.

Apa sih isi perjanjiannya? Isi perjanjiannya adalah Pembuatan benteng dan loji untuk menyimpan barang dagangan dan perlindungan! Barang dagangan umumnya rempah-rempah yang berasal dari Maluku untuk dikirim ke Eropa. Lokasi benteng Belanda dan Inggris sangat berdekatan, hanya beberapa meter berada di sebuah muara yang dipisahkan Kali Ciliwung. Sekarang kira-kira lokasinya di Jembatan Gantung Kota Intan, Kotatua Jakarta. Benteng Belanda pada sisi timur, sedangkan benteng Inggris pada sisi baratnya. Sedangkan Keraton Jayakarta berlokasi seratus meter ke arah selatan dari kedua benteng tersebut, atau kira-kira Hotel Mercure Jakarta Batavia Kalibesar sekarang. Seru!

VOC tampaknya memprovokasi perang dengan Jayakarta. Semua meriam yang ada di benteng diarahkan ke Keraton Jayakarta, untung tidak digunakan untuk menembak. Tetapi mereka menembaki keraton dengan bedil laras panjang saja. Perilaku ini membuat berang Pangeran Jayakarta. Saking marahnya pangeran menyebut Pieter Both sebagai Pinter Rebut.



Portret van Pieter Both Gubernur Jenderal VOC 1610-1614
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>



Portret van Jan Pieterszoon Coen Gubernur Jenderal VOC 1619 – 1623
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

Pada satu sisi VOC sedang memprovokasi perang, di sisi lain Jayakarta sedang berselisih dengan Kesultanan Banten yang dikendalikan politiknya oleh pembantu dekat sultan yang biasanya disebut Patih atau Mangkubumi. Pembantu tersebut adalah Mangkubumi Pangeran Ranamanggala. Ketika Jan Pieterszoon Coen diangkat menjadi Gubernur Jenderal VOC pada 18 April 1618, ia menganggap perselisihan antara Jayakarta dan Banten kesempatan untuk merebut kota Jayakarta.

VOC sudah lama mengincar Jayakarta sebagai rendez-vous bagi pusat perdagangannya, karena Kota Jayakarta dianggap sebagai tanah yang paling subur dan lautannya kaya ikan di Nusantara, oleh karena itu Jayakarta harus direbut. Jan Pieterszoon Coen berambisi untuk mewujudkan obsesi ini (Uka Tjandrasamita 1993:31)

Pada akhir 1618 perselisihan antara Jayakarta dengan VOC meningkat. Pangeran Jayakarta tidak tinggal diam. Ia mengambil tindakan, mengajak Inggris untuk bersama memerangi VOC. Pada 23 Desember 1618 benteng Belanda dikepung dari darat maupun dari laut, perang tak dapat dihindari. Ternyata VOC yang dipimpin Jan Pieterszoon Coen tak mampu melakukan perlawanan, kabur bersama armadanya ke Maluku untuk meminta bantuan militer. Padahal di benteng masih tertinggal 250 serdadu, 25 orang Jepang (tidak jelas peranannya) dan 70 budak belian. Benteng dan personel ini dipimpin oleh Pieter van den Broecke. Jan Pieterszoon Coen wanti-wanti kepada Pieter van den Broecke agar jangan mengambil keputusan apa pun terhadap Pangeran Jayakarta hingga Coen kembali ke Jayakarta. Broecke malah ditangkap oleh Pangeran Jayakarta, dan benteng Belanda diambil alih. Jayakarta menang!

Situasi berbalik, kemenangan Jayakarta terhadap Belanda dianggap oleh Kesultanan Banten sebagai ancaman pemisahan diri dan membuka persaingan dagang dengan kerajaan induknya. Berarti Jayakarta menyeleweng secara politis terhadap Banten. Lalu apa tindakan Banten? Serang Jayakarta!

Mangkubumi Pangeran Ranamanggala memerintahkan syahbandar dan Temenggung Banten untuk memimpin serangan ke Jayakarta. Pangeran Jayakarta berhasil disergap dan diangkut ke Banten dan ditinggalkan di daerah Tanara, sekitar 10 kilometer ke arah timur dari Keraton Surasowan Banten Lama. Peristiwa ini terjadi pada awal 1619. Jayakarta vacuum tanpa Koning van Jacatra, tidak ada penguasa. Banten lengah tidak menempatkan penguasa baru atas Jayakarta.

Saatnya kita kembali ke Jayakarta, ujar Jan Pieterszoon Coen di Maluku. Siapkan segala-galanya untuk merebut Jayakarta, jika perlu hancurkan kotanya rata dengan tanah. Namun demikian armada VOC tidak gegabah untuk segera menyerang, karena di Jayakarta masih ada orang-orang Belanda yang ditahan. Dikhawatirkan masih banyak pengikut Pangeran Jayakarta yang masih bertahan. Strategi VOC adalah tidak langsung melakukan pelayaran ke pelabuhan Jayakarta, melainkan singgah dulu di Pulau Onrust

untuk konsolidasi militerannya sekaligus menyusun strategi penyerbuannya.

Pada 10 Mei 1619 beberapa sekoci dari Pulau Onrust diberangkatkan untuk menyusup pelabuhan Jayakarta sebagai pasukan pendahuluan untuk mengumpulkan data kekuatan musuh. Semua tindakan militer ini dikomando dari Pulau Onrust.

Penyerbuan ke kota Jayakarta di-setting untuk 30 Mei 1619. Terompet perang dibunyikan, armada siap berangkat dari Pulau Onrust. Jayakarta bisa ditempuh setengah jam lebih dikit. Kekuatan yang dikerahkan 1000 orang berikut amunisi sebanyak-banyaknya, diangkut dengan 16 kapal besar berbendera merah-putih-biru ditambah umbul-umbul VOC. Mendekati pelabuhan Jayakarta, seluruh kapal berhenti mengambil jarak tembak. Sebagian pasukan diturunkan dengan perahu kecil. Suasana tegang di antara mereka. Kok tidak ada upaya penghadangan dari pasukan Jayakarta.

Tidak ada perlawanan berarti dari pasukan Jayakarta, karena tidak ada komando dari pangeran. Soalnya pangeran ditarik kembali oleh Sultan Banten yang kemudian diasingkan di Tanara, Banten. Begitu juga tidak ada sumber berita yang menceritakan pasukan Inggris, apakah terlibat perang atau tidak. Yang pasti target penyerbuan VOC adalah Jayakarta bukan Inggris.

Pasukan VOC dengan leluasa dan membabi buta membakar masjid yang terdapat di sebelah barat alun-alun kota, membakar keraton dan fasilitas lainnya. Pasar dan rumah penduduk diobrak-abrik. Kota Jayakarta nyaris rata dengan tanah. Akhirnya VOC berhasil menguasai Jayakarta. Tamatlah kejayaan Jayakarta yang dibina selama 92 tahun. Jayakarta sudah lama dicita-citakan oleh Belanda sebagai tonggak ekonomi dan politik kekuasaannya di Indonesia.

Setelah Jayakarta jatuh ke tangan VOC, namanya diubah menjadi Batavia. Selanjutnya diterapkan sistem pemerintahan kolonial yang dimulai dari kota Batavia. Dalam puluhan tahun kemudian berjatuhan kota-kota dan daerah-daerah lain di Nusantara ke tangan penjajahan Belanda.

Pulau Onrust sebagai tempat konsolidasi armada VOC sekaligus sebagai depot logistik terakhir sangat berperan dalam menentukan kemenangan Belanda untuk menancapkan tonggak kolonialismenya. Oleh karena itu kita bisa berkata bahwa Pulau Onrust adalah titik awal penjajahan Belanda atas Indonesia.



BAGIAN 4

ACAPKALI ROMBAK TOTAL DAN UBAH FUNGSI

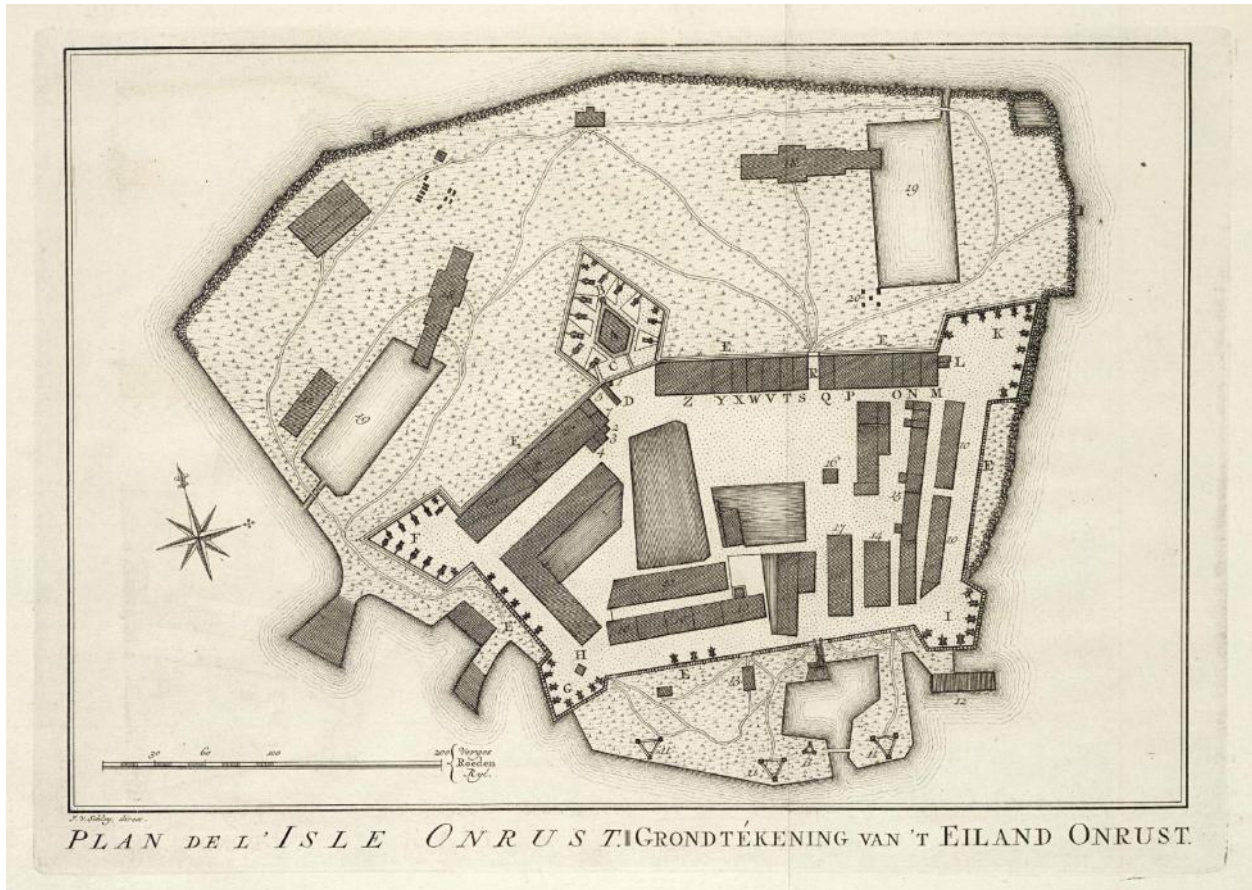


Lukisan peta pulau onrust tahun 1650 oleh Listingh

Paling tidak ada tujuh periode sejarah pembangunan di Pulau Onrust, baik akibat perluasan maupun akibat hancur karena perang dan bencana alam. Uniknya, setiap pembangunan selalu diikuti dengan perubahan total fungsinya. Saking bingungnya Belanda sering kali ngawur dalam mengubah fungsi bangunan. Contohnya Benteng Bundar (Martello Tower) yang seharusnya jadi tempat pertahanan malah dijadikan gudang beras, karantina haji kadang-kadang jadi penjara.

Periode pertama pembangunan di Pulau Onrust dimulai pada 1615, sebelum VOC menguasai Jayakarta. Pembangunan ini pun atas seizin Pemerintah Jayakarta sebagai bagian dari perjanjian yang ditandatangani oleh Pieter Both dengan Pangeran Jayakarta. Padahal saat itu Pulau Onrust merupakan obyek sengketa antara Kesultanan Banten dan Jayakarta yang tidak ada penyelesaiannya. VOC membangun sebuah galangan kecil untuk perbaikan kapal-kapalnya, serta mendirikan sebuah gudang kecil. Pangeran Jayakarta tidak menyadari bahwa awal pembangunan Onrust merupakan taktik VOC yang kelak pada 1619 dijadikan batu loncatan untuk menguasai kota Jayakarta.

Dermaga dibangun pada sisi barat laut pulau sedangkan gudangnya terletak agak ke tengah pulau. Mungkin tata letak fasilitas tersebut dimaksud agar aktivitasnya tidak terpantau dari pelabuhan Jayakarta. Namun sejak VOC menguasai Jayakarta pada 1619, Gubernur Jenderal Jan Pieterszoon Coen menginginkan Pulau Onrust selain sebagai galangan kapal juga sebagai pulau pertahanan terdepan untuk menjaga Kota Batavia yang sudah sepenuhnya milik VOC. Coen juga mengharapkan ada pemukim di Onrust. Sampai Jan Pieterszoon Coen tewas pada 1629 akibat serangan Mataram ke Batavia, harapan Coen terhadap Pulau Onrust tersebut tidak pernah terwujud hingga 1656.



Lukisan peta pulau onrust tahun 1763

Periode kedua pembangunan di Pulau Onrust dimulai pada 1656.

VOC membangun sebuah benteng yang tidak begitu besar berbentuk segi empat, dua dari empat sudutnya dibuat bangunan yang menjorok keluar guna pengintaian. Dalam ilmu perbentengan sudut yang menjorok keluar itu disebut bastion.

Benteng yang dibuat VOC ini difungsikan sebagai tempat untuk menyimpan komoditi yang dilidungi benteng. Struktur bangunan sangat kokoh terbuat dari bata yang tebal, tinggi temboknya dua kali tinggi orang Eropa. Pada bagian dalam benteng terdapat beberapa gudang yang dimungkinkan sebagai tempat penyimpanan barang komoditi yang hendak dijual ke Eropa dan Asia. Tidak diperoleh data, hingga kapan pembangunan benteng kecil tersebut diselesaikan. Namun pada 1671 bangunan ini dibongkar lagi.

Periode ketiga pembangunan di Pulau Onrust dimulai pada 1671. Bangunan benteng kecil yang didirikan pada 1656 dianggap tidak memadai lagi. Benteng kecil tersebut dibongkar lantas diganti dengan benteng besar, luasnya hampir dua pertiga pulau. Bentuk benteng yang baru bersegi lima, setiap sudutnya merupakan bastion besar. Bastion utamanya terdapat pada sudut utara. Bastion utama berfungsi sebagai tempat pengintaian dan depot amunisi.

Pembangunan benteng besar pada periode ketiga ini dikerjakan secara bertahap hingga hingga komplet pada 1691. Fasilitas yang dibangun adalah pos pertahanan, gudang, penjara, bengkel kapal, dan kincir angin. Peta 1740 menunjukkan pembangunan periode ketiga telah rampung. Entah apa yang ada di benak VOC, benteng besar ini dibongkar pada 1795 (Hans Bonke 1997:27).



Lukisan pulau Onrust tahun 1699
sumber : <https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/SK-A-739>



Sungguh tidak dimengerti, mengapa VOC membongkar seluruh bangunan benteng Onrust yang besar itu pada 1795. Apa tujuannya? Tidak jelas. Mungkin alasan pembongkaran dihubungkan dengan kondisi VOC yang sedang mengalami krisis keuangan sehingga tidak sanggup mengeluarkan biaya operasional benteng. Benar saja pada 1799 VOC dinyatakan bangkrut dan bubar.

Dasar malang bagi VOC, sudah jatuh dari tangga malah ketimpa tangganya. Kenapa? Sebab pada 1800 terjadi blokade Inggris terhadap Belanda di Batavia. Belanda sudah tidak punya kemampuan apa-apa lagi. Kondisi ini mirip ketika VOC menyerbu Jayakarta pada 1619. Jayakarta sudah tidak punya kemampuan apa-apa lagi karena pangerannya diasingkan ke Tanara Banten. Sejarah berulang!

Benteng Onrust yang belum tuntas dibongkar menjadi porak poranda lagi ketika dibombardir armada Inggris dibawah pimpinan H.L Ball pada 1800.

Periode keempat pembangunan di Pulau Onrust kembali setelah blokade Inggris mulai reda. Pada 1803 Belanda (bukan VOC lagi, karena sudah bubar) merencanakan pembangunan yang dirancang oleh Kolonel D.M Barbier. Sayangnya tidak ada sumber yang menerangkan apa saja yang dibangun dalam periode ini. Hanya diterangkan bahwa fasilitas yang baru saja selesai dibangun dihancurkan kembali oleh Armada Inggris pada 1806. Armada Inggris yang dipimpin Admiral Edward Pellow tidak puas dengan target serangannya, maka Pulau Onrust diserang kembali untuk ketiga kalinya pada 1810. Sempurnalah kehancuran Onrust.

Periode kelima pembangunan di Pulau Onrust mendapat perhatian kembali oleh pemerintah Hindia Belanda pada 1827 masa Gubernur Jenderal G.A Baron van der Capellen. Onrust diberi fungsi baru, yakni dijadikan pangkalan Angkatan Laut Hindia Belanda. Struktur bangunannya semuanya baru, ada asrama Angkatan Laut, ada dok terapung. Perairan yang dikelilingi Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor, dan Pulau Bidadari dijadikan sebagai reede, yakni areal perairan untuk bertambat kapal-kapal perang Angkatan Laut Hindia Belanda. Untuk menjaga keamanan reede ini dibangun menara sekaligus pos pertahanan pada keempat pulau tersebut menghadap reede. Menara tersebut berbentuk silinder (bundar) dengan lobang-lobang pengintai dan meriam. Di Eropa, menara seperti itu disebut Martello Tower.

Fasilitas Angkatan Laut pada periode pembangunan kelima di Onrust ini mulai hilang perannya ketika dibangun Pelabuhan Tanjung Priok pada 1883. Lebih hilang perannya ketika dipindahkan ke Surabaya. Bahkan menjadi rusak oleh gelombang tydal akibat letusan gunung Krakatau pada 1883. Kemudian apa yang terjadi? Dibiarkan terbengkalai hingga 1905.



Gambar maket situasi pulau onrust



Periode keenam pembangunan di Pulau Onrust terjadi pada 1905. Ada apa dengan tahun tersebut karena pada 1905 di Batavia dibentuk Dewan Kotapraja setara dengan DPRD DKI Jakarta sekarang? Masing-masing wilayah punya perwakilan yang dapat mendorong pembangunan di segala sektor di Batavia. Onrust termasuk Onderdistrik Pulo Seribu. Ada usul di Pulau Onrust dibangun stasiun pengamat cuaca. Seluruh bangunan dari periode kelima dibongkar termasuk empat buah Martello Tower. Hanya pembongkaran Martello Tower di Pulau Bidadari dan Pulau Kelor tidak tuntas.

Periode ketujuh pembangunan di Pulau Onrust dimulai pada 1911. Dibangun stasiun karantina penyakit menular dengan dana low budget. Material bangunan menggunakan sisa-sisa bangunan periode sebelumnya yang dibongkar, seperti bata, genteng, dan batu. Karantina ini terus berfungsi hingga 1933. Stasiun karantina ini juga dimanfaatkan untuk tempat isolasi rombongan haji yang baru pulang dari Mekkah. Ketika musim haji seluruh bangunan difungsikan sebagai karantina haji. Bila tidak musim haji digunakan sebagai karantina penyakit menular yang berbahaya, kadang-kadang seluruh bangunan dipakai untuk penjara.





*Foto udara pulau onrust selagi menjadi karantina haji
sumber : koleksi digital tropenmuseum belanda*

Struktur bangunan periode ketujuh ini terus bertahan hingga peralihan Rezim Soekarno ke Rezim Soeharto pada 1966. Karena bangunan di Pulau Onrust dianggap tak bertuan, pada 1968 dijarah penduduk sekitar pantai Jakarta. Mereka memanfaatkan material bangunan untuk membangun rumah mereka. Kini yang terlihat puing-puing saja. Berulang-ulang selalu malang nasib Onrust.





*Foto sisa bangunan eksisting di Pulau Onrust
sumber : koleksi Museum Kebaharian*



*Foto sisa bangunan eksisting di Pulau Onrust
sumber : koleksi Museum Kebaharian*



BAGIAN 5

**AMBISI MEMBANGUN
GALANGAN KAPAL**

Fasilitas utama yang dibangun VOC di Pulau Onrust adalah galangan kapal. Soalnya pulau ini sering dilewati pelayaran perdagangan, baik dari Nusantara maupun kapal-kapal Eropa, Asia, dan Afrika. Pembangunannya dimulai jauh sebelum VOC menguasai Jayakarta, dimulai dari sebuah galangan kecil dan gudang kecil. Melihat prospek pelayaran dan perdagangan sangat menguntungkan, maka fasilitas galangan untuk perbaikan kapal terus dikembangkan sehingga menjadi galangan terbesar di Asia pada abad ke-18.

Galangan kapal di Pulau Onrust, tidak saja menerima perbaikan kapal-kapal VOC, tetapi juga mengerjakan perbaikan kapal-kapal asing lainnya, seperti kapal Perancis, Inggris, dan negara-negara di Asia yang biasa menggunakan rute Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, Asia Tenggara, dan Cina. Tenaga kerjanya berasal dari Eropa dan Cina, ditambah para budak.

Perluasan dan pengembangan galangan kapal dimulai pada 1671, bersamaan dengan perluasan benteng. Fasilitas utama seperti dermaga, dok, derek, dan perlengkapan teknologi reparasi pengadaannya lebih diprioritaskan. Demikian juga fasilitas penunjangnya seperti gudang, penginapan, dan penggergajian kayu. Adanya dua kincir angin di Pulau Onrust adalah bagian dari fasilitas galangan kapal. Kincir ini berfungsi sebagai tenaga penggerak penggergajian kayu agar lebih cepat dan hemat tenaga. Kincir angin ini dibangun pada 1674 pada bagian Barat Daya Pulau Onrust. Kemudian karena tuntutan produksi kayu papan lebih banyak, maka pada 1691 dibuat sebuah kincir angin lagi pada sisi Timur Laut.

Untuk perbaikan kapal yang membawa persenjataan, yang harus dipikirkan adalah bagaimana agar amunisi yang dibawa kapal tersebut tidak meledak. Atas dasar pemikiran tersebut maka di Pulau Onrust dibuatkan storage atau depot amunisi, tempatnya di bagian tengah bastion utara Benteng Onrust. Berarti kapal yang akan diperbaiki terlebih dahulu masuk dermaga atau dok reparasi, seluruh amunisi dan senjata harus diturunkan dari kapal lalu disimpan dalam depot yang telah disediakan. Seluruh awak kapal harus menginap di Pulau Onrust, penginapan disediakan all in termasuk comfort women(?).

Baas van Onrust, atau sebutan lainnya adalah Direktur atau Boss adalah orang yang berkuasa atas galangan kapal dan fasilitas lain yang ada di Pulau Onrust. Baas pertama di Pulau Onrust adalah Jan Hendrik Gerstencoorn sejak 1656. Silih berganti hingga 1806 Baas terakhir bernama Jan Dessouvagie (Hans Bonke 1997:28).

Semua aturan perbaikan kapal, bongkar muat, dan awak kapal selama perbaikan sepenuhnya di tangan Baas van Onrust. Wewenangnya bukan itu saja, tetapi juga pada seluruh aktivitas di Onrust termasuk wewenang pertahanan.

Bisnis perbaikan kapal di Pulau Onrust sangat menguntungkan, ditambah lagi

dengan bisnis perdagangan komoditi yang sangat menggiurkan. Kesejahteraan pegawai VOC semakin meningkat, namun tetap tidak terlepas dari ambisi memperkaya diri dengan cara-cara diluar aturan. Padahal Gubernur Jenderal yang berkedudukandi Batavia sudah membuat aturan kewenangan untuk menghindari korupsi. Di antaranya tidak boleh memanfaatkan fasilitas Onrust untuk kepentingan diri sendiri.

Bisnis galangan kapal akhirnya gulung tikar alias tutup karena VOC diambang bangkrut, semua fasilitas galangan dibongkar pada 1795, empat tahun menjelang VOC bubar. Malang nasib galangan kapal ini, sisa-sisanya malah hancur diserang armada Inggris pada 1800.

Pemerintah Hindia Belanda belum kapok, masih ingin membangun galangan kapal lagi. Pada 1823 direncanakan pembangunan kapal uap. Kepala Dinas Pekerjaan Umum J. Tromp diminta untuk merancang bangunan galangan kapal sekaligus pangkalan angkatan laut di Pulau Onrust. Rancangan tersebut meliputi pembangunan sebuah galangan pertukangan dengan kapasitas yang cukup untuk memperbaiki kapal-kapal perang, boleh juga kapal kargo. Galangan diperlengkapi dengan kielkade (dermaga lunas kapal), crane, gudang-gudang, bengkel-bengkel, rumah untuk pegawai dan buruh, serta sebuah tangsi penjara. Rancangan yang cukup menyolok adalah akan dibuatnya dok kering (dok apung). Seluruh pekerjaan pembangunan galangan kapal ini selesai pada 1827, kecuali pembuatan dok kering belum bisa dikerjakan. Dok apung baru bisa dilaksanakan 18 tahun kemudian. Semua pembangunan ini dimaksudkan untuk mengantisipasi teknologi baru kapal uap.

Pada 1840 di perairan Hinda Belanda mulai berkembang perusahaan kapal uap. Biasanya untuk mereparasi bagian bawah kapal-kapal ini, kapal harus dibalik karena belum ada fasilitas dok. Membalik kapal besar amatlah sulit. Kapal uap tidak bisa dibalik kecuali ketel-ketel dan mesin-mesinnya dicopot. Untuk menanggulangi kesulitan ini Menteri Jajahan, J.C. Baud mengusulkan kepada raja untuk segera menyelesaikan pembuatan dok apung di Pulau Onrust. Raja menyetujui usul ini dan memerintahkan membangun dok pada 25 November 1841.

Ahli konstruksi Buijs ditugaskan Raja untuk melaksanakan pekerjaan pembuatan galangan kapal kering (dok) di Pulau Onrust. Tugas itu diterimanya dengan antusias dan ambisius, tetapi Buijs harus membayarnya dengan nyawa. Tahun ketiga bekerja, Buijs kena malaria ganas di Onrust. Jiwanya tak tertolong, akhirnya menghembuskan nafas terakhir. Tidak saja Buijs, sebagian besar pekerjanya juga bernasib sama, mati. Entah di mana jenazah mereka dikuburkan. Ada yang mengatakan dikubur di Onrust. Pekerjaan pembangunan dok terhenti beberapa lama karena situasi penyakit yang merajalela di Onrust. Bahkan Pulau Onrust sempat ditinggalkan.

Pada 1849, Schout-bij-nacht E.B. van den Bosch dan dua orang insinyur kepala pada

Dinas Pekerjaan Umum mengadakan perjalanan inspeksi ke Pulau Onrust untuk melihat situasi yang sebenarnya terjadi di pulau kecil tersebut. Ternyata kondisi sarana dan prasarananya buruk sekali dan bobrok.

Gubernur Jenderal Rochussen memutuskan agar galangan kapal di Pulau Onrust diperbaharui, diperbaiki, dan diperluas. Untuk keperluan pelayaran kapal uap, di Pulau Onrust dan Pulau Kuyper didirikan gudang-gudang batu bara yang besar, karena batu bara sangat penting sebagai bahan bakar pelayaran kapal uap. Beliau memerintahkan juga agar pembangunan galangan kapal kering (dok apung) segera dilanjutkan. Niat ini gagal lagi. Korban malaria kembali berjatuh, hanya menyisakan beberapa orang yang hidup. Pekerjaan dihentikan pada 1852.

Kapan rampungnya pembangunan galangan kapal kering di Pulau Onrust? Jawabnya panjang. Pada 1853 proyek ini dilanjutkan lagi, namun dibuat dari kayu yang mengapung. Pelaksanaan pekerjaan diserahkan kepada seorang pembuat kapal swasta di Dason (di Rembang). Pekerjaan selesai tiga tahun. Tahun-tahun pertama pengoperasian dok apung (galangan kapal kering) berjalan lancar. Tetapi pada 1861 dok tersebut bocor yang kian lama kian besar. Akhirnya dok tersebut dikirim kembali ke Dason untuk diperbaiki. Rupanya untuk memperbaiki dok yang rusak, membutuhkan waktu yang sama seperti waktu membuatnya, yakni tiga tahun! Ini sih sama saja memesan dok yang baru. Akhirnya diputuskan tidak usah diperbaiki dan tidak usah dibawa ke Onrust lagi. Mutung.

Pemerintah tetap berambisi untuk membangun galangan kapal kering di Pulau Onrust. Pada 1863 pemerintah di Amsterdam



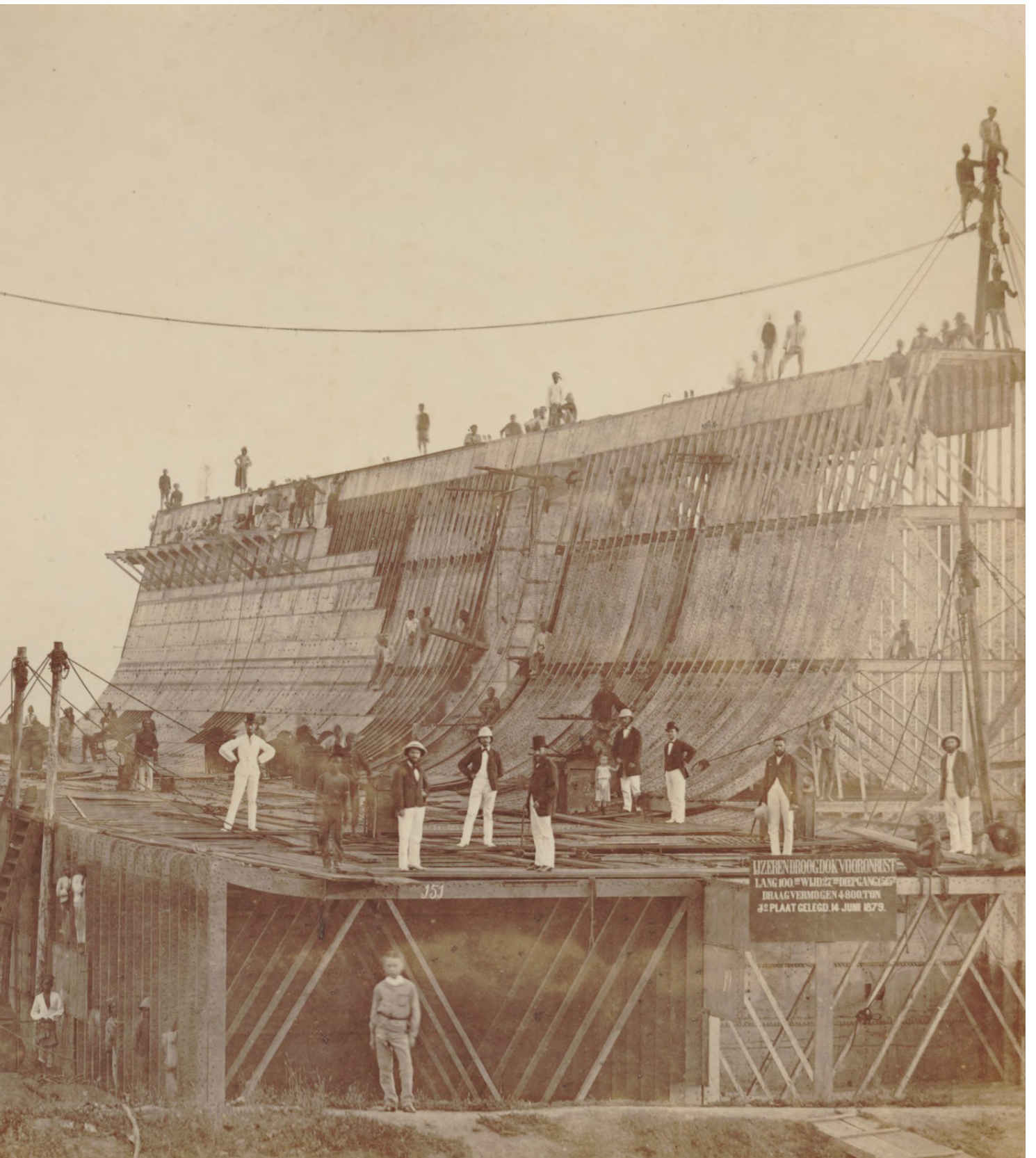


Foto dok kering untuk di pulau onrust
sumber : koleksi KITLV

memesan sebuah galangan kapal kering yang terbuat dari besi. Galangan kapal tersebut selesai dalam bentuk knockdown, komponennya lepas-lepas tidak terpasang. Komponen tersebut pada 1865 dikirim ke Surabaya untuk dirakit kembali. Perakitan komponen tersebut menjadi galangan kapal membutuhkan waktu empat tahun! Sabar..sabar. Akhirnya galangan kapal tersebut rampung juga pada 1869. Setelah rampung lalu diseret ke Pulau Onrust dari Surabaya. Berapa lama diseret? Tidak ada sumber yang menjelaskan.



Foto ilustrasi tiang pancang dok kapal
sumber : koleksi KITLV

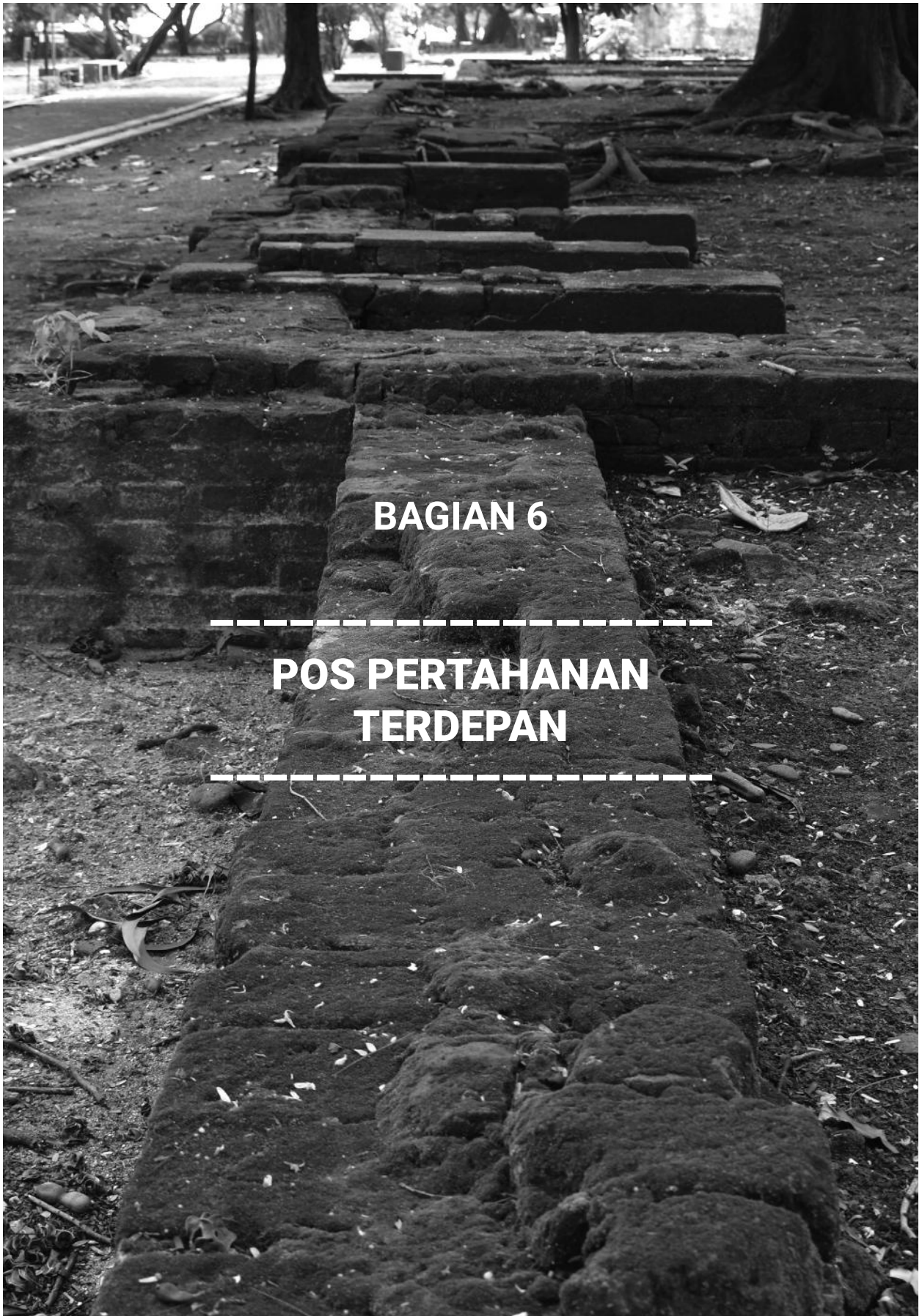
KONINKLIJKE FABRIEK VAN STOOM- EN ANDERE WERKTUIGEN,
AMSTERDAM.



LOOPKRAAN VOOR DE OPSTELLING TE AMSTERDAM IN 1878, VAN Z. M. IJZEREN DRIJVEND DOK VOOR ONRUST,
geschikt om 2500 Kg. 16 M. hoog te ligten met een radius van 15 M.

Perang Aceh pada 1873-1904, membuat Pulau Onrust kebanjiran order perbaikan dan perawatan kapal uap, karena Onrust sudah memiliki galangan kapal kering. Timbul niat pemerintah untuk memesan satu galangan kapal lagi untuk menambah kapasitas pelayanan. Pada 1876 dipesan, pada 1880 dikirim dari Belanda, bukan lagi dalam bentuk knockdown. Langsung ditambat di Pulau Onrust. Uji coba galangan baru dilakukan pada Januari 1881 dengan menaikkan kapal Koning der Nederlander ke atas galangan (Meijer, 1990:14-16).

Kesuksesan galangan kapal kering di Onrust ini, dinikmati sebentar saja karena pemerintah membangun pelabuhan Tanjung Priok pada 1883 untuk modernisasi dunia pelayaran. Hilanglah peran Onrust. Lebih tragis, kisah ambisi bisnis galangan kapal di Pulau Onrust sirna bersamaan gelombang tydal yang menghempas Pulau Onrust akibat letusan Gunung Krakatau 1883.



BAGIAN 6

**POS PERTAHANAN
TERDEPAN**

Hingga abad ke-18, pengibaran bendera di Pulau Onrust pada tiang yang tinggi bisa diartikan sebagai pertanda pemberitahuan ke Batavia bahwa sedang ada gerakan kapal asing dari arah barat yang dicurigai akan menyerang pelabuhan Batavia. Sinyal tersebut mudah dilihat dari Pelabuhan Batavia yang jaraknya beberapa mil dari Onrust. Lalu bagaimana jika musuh datang dari arah timur? Ternyata VOC menaikkan bendera tinggi-tinggi di Pulau Edam yang letaknya di sebelah timur Teluk Jakarta. Pulau Edam ini juga bisa dilihat dari Pelabuhan Batavia (de Haan 1922: paragraph 461).

Dari keterangan de Haan jelas bahwa VOC memanfaatkan dua pulau di Teluk Jakarta sebagai pos pertahanan terdepan untuk mempertahankan kota Batavia yang berada di selatan.

VOC lebih mengutamakan pembangunan sistem pertahanan di Pulau Onrust ketimbang di Pulau Edam, dengan alasan serangan musuh lebih banyak datang dari arah barat. Tetapi kenyataannya lebih banyak serangan datang dari arah timur yang tidak bisa dipantau secara dini. Serangan tersebut adalah serangan pasukan Mataram pada 1628 dan 1629. Saat itu pasukan Mataram memanfaatkan Marunda sebagai depot logistik terakhir. Lokasi Marunda berada di pesisir paling ujung timur Batavia dan tidak jauh dari Pulau Edam.

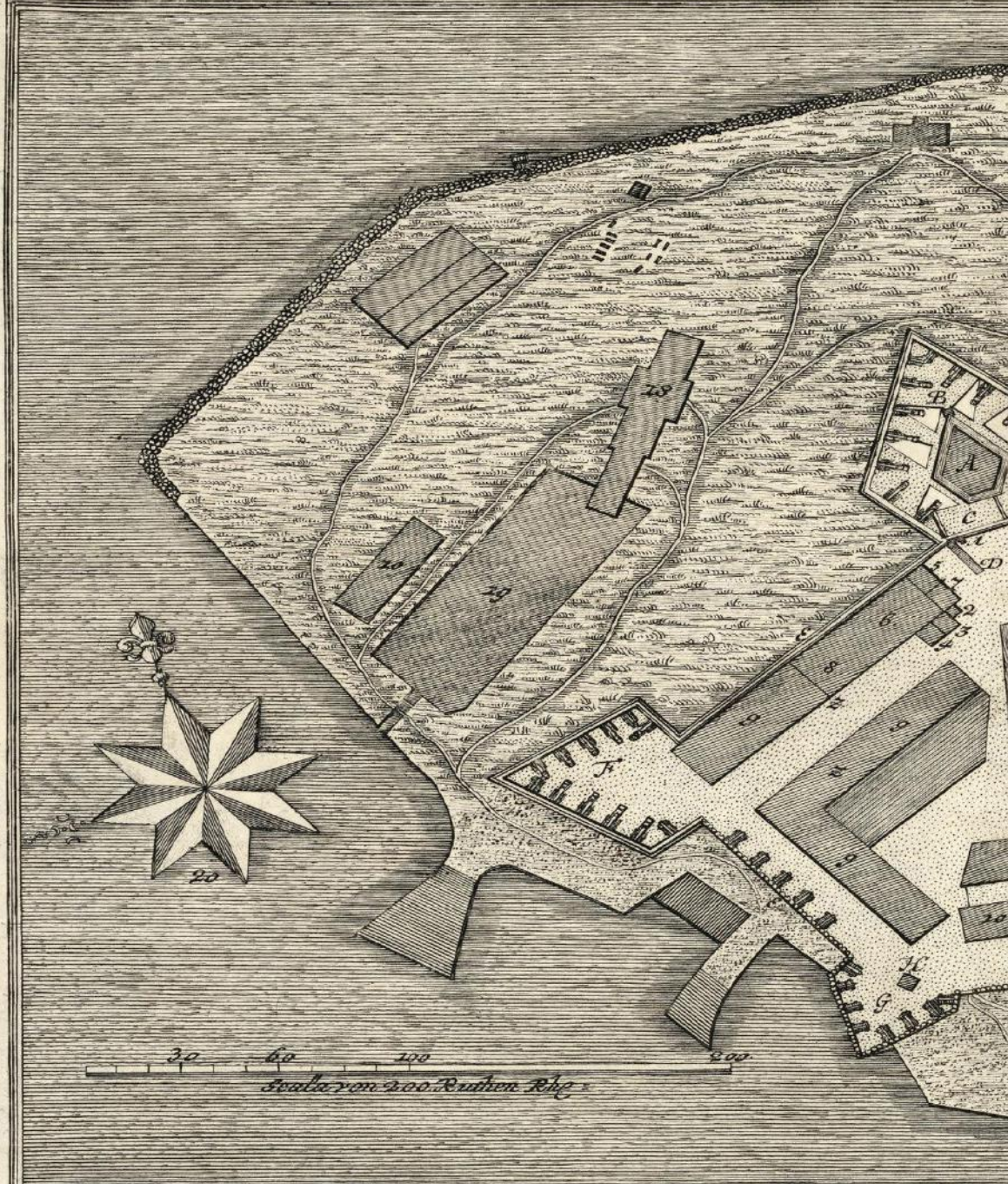
Benteng pertama di Pulau Onrust dibangun pada 1656, namun benteng ini dibongkar lagi dan diperluas. Alasannya adalah benteng yang dibuat pada 1656 terlalu kecil, bersegi empat, dan hanya dilengkapi dengan dua bastion, sedangkan corutijnya tidak panjang.

Ada baiknya saya jelaskan terlebih dahulu tentang benteng abad ke-17 dan abad ke-18. Pada abad pertengahan kebanyakan kota dilindungi dengan ongkolan tanah atau batu-batu, tembok atau dengan pagar yang bisa dikatakan sebagai benteng. Pada bagian sudut benteng terdapat bastion yaitu tempat yang menjorok keluar dan denahnya berbentuk segi empat atau trapesium. Bastion ini berfungsi sebagai pos pengamanan yang dilengkapi dengan meriam di atasnya. Setiap benteng dipastikan memiliki bastion bisa terdiri atas 2, 3, 4 atau boleh banyak tergantung keperluan pertahanan dan kondisi topografi. Dari bastion ke bastion tentu ada tembok atau struktur yang menghubungkannya yang courtine. Semakin banyak bastion, semakin bagus pertahanan tetapi memerlukan material yang banyak pula. Namun prinsip utama benteng adalah bisa menembak dari berbagai arah. Dalam memilih lokasi harus diperhitungkan kemungkinan letak dan arah serangan musuh, jenis tanah, jalan suplai, dan material. Dengan kata lain, pilihan ditentukan juga oleh lapangan yang mempunyai pengaruh atas bentuk, bentuk bisa tak teratur dan tak simetris. Contohnya adalah Benteng Onrust.

Benteng besar di Pulau Onrust dibangun secara bertahap dimulai pada 1671. Namun tidak ada yang menyebutkan tahun berapa benteng tersebut selesai dibangun. Kemungkinan seratus tahun kemudian, sebab peta 1740 yang dibuat oleh JW Heiydt

masih menunjukkan peta rencana (?). Pada 1695 saja masih terus dikerjakan, baik pembangunan benteng maupun fasilitas penunjangnya seperti gudang dan depot amunisi. Tercatat seluruh pekerjaanya pada 1695 sebanyak 348 orang, terdiri atas 148 abdi Kompeni dan 200 budak. Meskipun banyak belum kelaar juga.

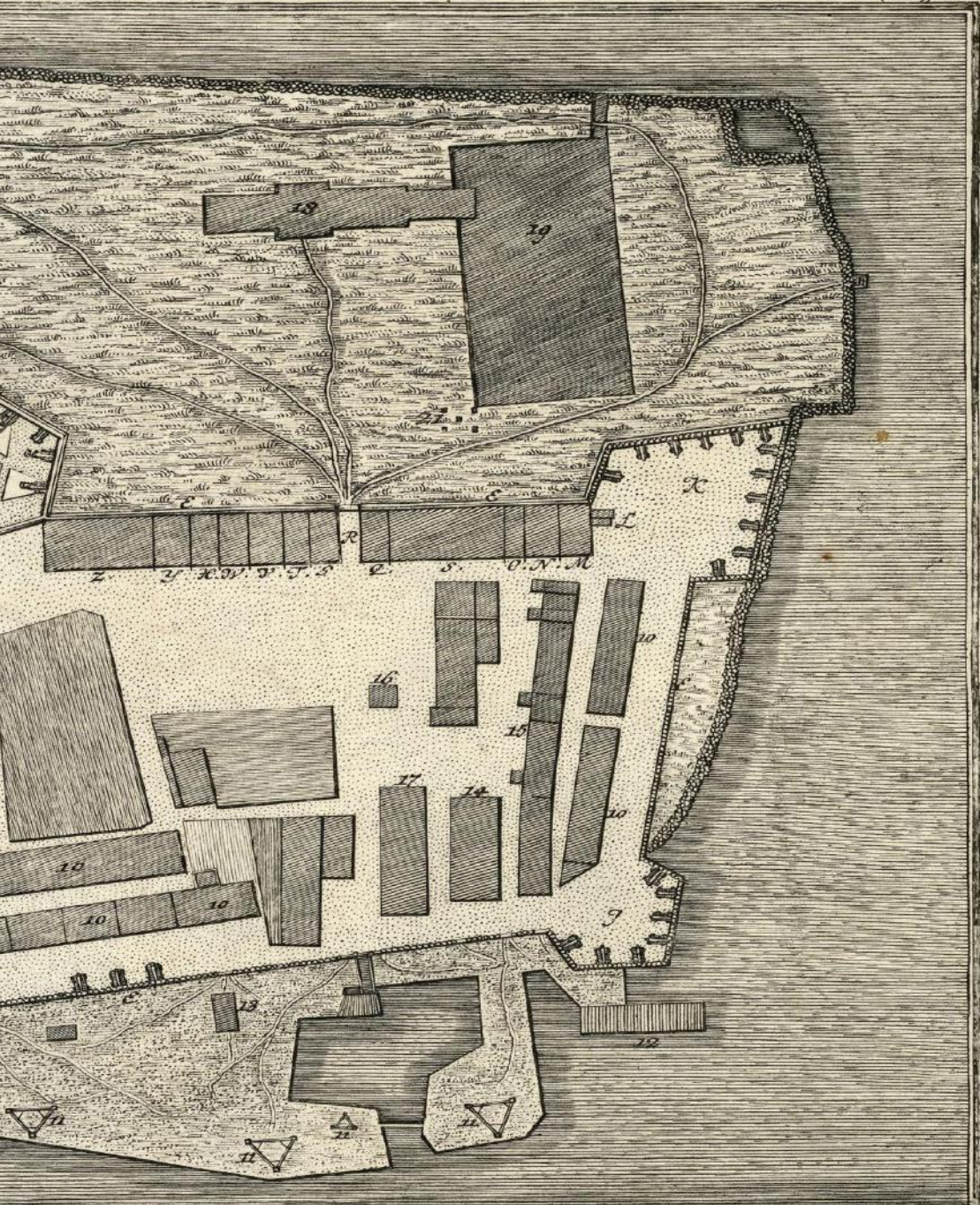
Denah benteng di Pulau Onrust berbentuk segi lima yang pada setiap sudutnya terdapat bastion. Bastion yang paling besar adalah Bastion Utara. Pada Bastion yang paling besar ini terdapat gudang atau depot amunisi di bagian tengahnya, sedangkan pada sekeliling tembok atasnya terdapat deretan meriam. Bastion yang terdapat pada sudut Timur Laut, diberi nama Bastion Tauwpunt yang bagian tengahnya untuk menyimpan rempah-rempah, sedangkan pada bagian atasnya ditempatkan deretan meriam. Bastion yang terdapat di sudut Tenggara, diberi nama Bastion Beekhuis, bawahnya tidak difungsikan, atas di atasnya ditempatkan deretan meriam. Bastion yang terdapat pada sudut Barat Daya tidak diberi nama, terbuat dari konstruksi kayu, bagian tengahnya untuk tempat penyimpanan rempah-rempah. Bastion kelima terletak pada sudut Barat Laut. Bastion ini pun tidak diberi nama, pada bagian atas tembok ditempatkan sederet meriam.



30 60 120 240
 Scal von 200 Ruthen Rhe.

- | | | |
|---|--|---|
| <p>A. das Pulver Magazin.
 B. die große Batterie.
 C. die Wasser Reserve.
 D. die Treppe auf die Batterie.
 E. Courinen und Gäng auf den -
 Palisaten und Mauern.
 F. die steinerne Bastion oder Pünt.
 G. die hölzerne Bastion oder Pünt.
 H. Pulver oder Kraut - Haus auf -
 der hölzer Pünt.</p> | <p>I. das Bastion Beck - hüß.
 K. die so genannte Tau - Pünt.
 L. Pulver oder Kraut - hüß.
 M. Reis - Packhaus.
 N. Brandwein u. Ararks Packhaus.
 O. Packhaus vor den Schmitts - winkel
 oder werckstatt.
 P. Schmitts - winkel oder werckstatt.
 Q. Baas - schmitts - oder des Schmitts
 Meisters - Wohnung.</p> | <p>R. das große Thor oder
 S. des Meister Knecht
 leuhen Wohnung.
 T. des 2. Meister Kne
 V. Domini oder Kran
 W. Abmings - Meisters W
 X. des Buchhalters Wo
 Y. des Ober Chapwurck
 Z. Pfeffer - Packhaus
 der Knecht</p> |
|---|--|---|

J. W. Heyde ad riv. del. fecit aqua forti.



der Port.
s von den Zöner
chis wohnung.
acken Trüters wohn-
wohnung.
wohnung.
s wohnung.
vor auf die Logien
s leuths.

1. Wasser Citerne oder Brun.
2. die Küche oder Compas.
3. 4. Gallerie u. Wohnung der Comanden.
5. 6. 7. Assistenten Stuf u. Wohnung.
8. das Thurn oder Garten Packhaus.
9. Pfeffer Packhaus.
10. andere Packhaus.
11. Maschinen von die Schiffe mit auf die Seite zu legen u. zu reparieren.
12. das Haupt oder Ho off.

13. Zimmer leithe Ger äth/Chuffs Magazin.
14. Logis, worunter die Zimmer leithe arbeiten.
15. Privat wohnungen.
16. Luft oder Spiel hausser.
17. die Kirche.
18. Win Amühlen.
19. die Reserve worinnen die Baume welche geschnitten werden, liegen.
20. der Compas.
21. der Flaggen Stock.

Bornst. scu

Peta pulau onrust oleh J.W. Heydt 1744
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

Di belakang courtine yang menghubungkan Bastion Utara dengan Bastion Tauwpunt terdapat deretan bangunan, dari kiri ke kanan: gudang lada, rumah dokter ahli bedah, ruang tata usaha, ruang juru rawat, ruang wakil kepala buruh, ruang pimpinan tukang besi, bengkel besi, gudang besi, gudang arak, dan gudang beras. Sedangkan bangunan yang menempel pada courtine yang menghubungkan Bastion Utara dengan Bastion Barat Laut berfungsi sebagai apartemen asisten komandan. Apartemen komandan terletak pada bagian depan apartemen anak buahnya. Pada bagian tengah benteng juga terdapat pergudangan, pemukiman pribadi, gereja, dan dapur umum. Budak-budak tidak diberi tempat untuk bernaung. Kejam.

Penelitian arkeologi untuk membuktikan benteng pertahanan Pulau Onrust ini, belum seluruhnya bisa terungkap. Hasil ekskavasi arkeologi hanya menemukan sebuah sisa struktur bastion berbentuk segi lima dan dua courtine. Bastion tersebut adalah Bastion Utara sedangkan courtine-nya ada pada sayap kiri dan kanan Bastion Utara. Deretan bangunan yang menempel courtine pada sayap kiri dan kanan Bastion Utara belum ditemukan sisa strukturnya.

Dari pengukuran terhadap temuan pondasi sisa struktur Bastion Utara diperoleh, panjang sisi Timur Laut 45 meter, Tenggara 30 meter, Selatan 28 meter, Barat Daya 28 meter, dan sisi Barat Laut 45 meter. Tebal dinding bastion 250 sentimeter. Berdasarkan peta lama, Bastion Utara ini terdiri atas dua lapis yang dipisahkan lorong. Sayangnya lapisan terluarnya belum ditemukan. Sedangkan pondasi courtine sudah ditemukan dengan panjang sisi kiri bastion 78 meter dan sisi kanannya 118 meter, tebalnya 180 sentimeter. Letak dan ukuran Bastion Utara ini sangat simetris, sedangkan sayap kiri dan kanannya tidak semetris. Mungkin ini didasarkan pada perhitungan strategi pertahanan dan kondisi pulau. Jadi kalau dibayangkan, benteng ini berbentuk mirip kura-kura besar. Betapa kokohnya benteng ini.

Dalam catatan sejarah, tidak pernah disebutkan adanya serangan musuh terhadap benteng Onrust sebelum 1800. Tetapi setelah benteng ini dibongkar pada 1795, baru terjadi serangan Inggris pada 1800.



BAGIAN 7

MEMANFAATKAN TEKNOLOGI CANGGIH UNTUK MENGGERGAJI KAYU

Pada abad ke-17 dan ke-18, untuk memperbaiki sebuah kapal yang rusak terutama bagian lambungnya, dibutuhkan penggantian papan kayu yang baru. Untuk kebutuhan balok-balok dan papan-papan kayu, galangan Onrust harus memiliki persediaan balok dan papan yang banyak. Langkah yang ditempuh oleh VOC adalah mendatangkan kayu-kayu gelondongan dari berbagai daerah di Nusantara, kemudian gelondongan tersebut dibelah-belah dengan menggunakan gergaji manual yang digerakan dengan tenaga manusia. Cara penggergajian manual seperti ini hanya bisa memproduksi sebanyak 15 potong balok atau papan dalam sebulan. Pekerjaan ini sebagian besar dilakukan para budak, sedikit sekali abdi Kompeni. Mereka dipaksa bekerja keras untuk meningkatkan produksi karena tuntutan permintaan semakin tinggi.

Galangan Pulau Onrust, merasa kewalahan melayani permintaan balok dan papan oleh perusahaan-perusahaan kapal yang memerlukan perbaikan kapalnya. Peningkatan produksi balok dan papan hanya bisa dilakukan dengan mengganti tenaga manusia menjadi tenaga mesin. Pilihannya adalah membangun kincir angin, yang pada saat itu merupakan teknologi tercanggih. Namun Pihak Pengelola Galangan tidak bisa mengambil keputusan sendiri, harus membuat surat kepada Gubernur Jenderal VOC di Batavia untuk meminta izin. Kemudian surat izin tersebut diteruskan kepada penguasa VOC yang lebih tinggi lagi di Belanda yaitu Heeren-Zeventien, atau yang disebut "17 Orang Yang Dipertuan Agung".

Setelah proses panjang perizinan, akhirnya usul membangun kincir angin di Pulau Onrust untuk keperluan penggergajian kayu dikabulkan.

Teknologi kincir angin adalah penemuan teknologi terbaru pada akhir abad ke-16 di Belanda. Eksperimen teknologi kincir angin dilakukan oleh Cornelis Corneliszoon, seorang ahli mesin hidraulik pada 1592. Penemuan ini dianggap penemuan teknologi terbesar pada abadnya. Penemuan Cornelis Corneliszoon berhubungan dengan teknik penggergajian kayu (Dobber, 1989: 12).

Saat itu penggergajian kayu sangat sulit memproduksi besar-besaran karena teknologi yang ada masih menggunakan tenaga manusia. Keuntungan besar dalam penemuan Cornelis Corneliszoon adalah dapat meningkatkan produksi balok dan papan kayu dengan hemat waktu dan hemat tenaga.

Pengoperasian teknologi baru kincir angin hanya membutuhkan lima orang pekerja, bahkan tiga orang saja bisa. Dalam satu bulan bisa memproduksi 300 balok atau papan, jauh lebih besar bila dibandingkan dengan penggergajian tradisional dalam sebulan. Bayangkan, ketika itu hanya mampu memproduksi 15 balok. Teknologi kincir angin ini berkembang di Belanda pada awal abad ke-17 dan abad ke-18.

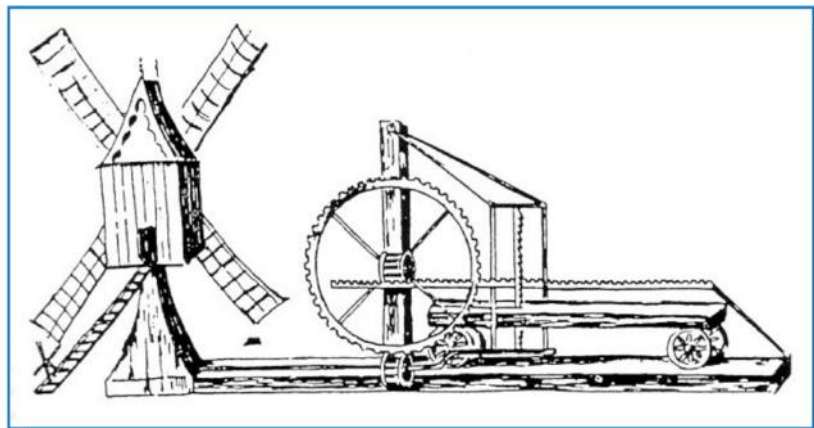


Potrait Cornelis Corneliszoon van Uitgeest (1550-1607)
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

Pembangunan kincir angin di Pulau Onrust dimulai pada 1671 bersamaan dengan periode pembangunan galangan kapal dan benteng. Ternyata dengan sebuah kincir angin, produksi kayu balok dan papan masih belum mencukupi permintaan. Pada 1691 dibuat sebuah kincir angin lagi. Pada Peta Heydt tertera denahnya pada bagian luar benteng, tepatnya pada sisi Barat Daya dan Timur Laut pulau. Denah kincir angin tersebut berbentuk segi enam yang ukurannya sama pada tiap sisinya. Dalam ekskavasi arkeologi yang dilakukan oleh Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta pada 1991, kedua pondasi kincir angin tersebut ditemukan. Tetapi sayang sisi-sisa mesin kincir anginnya tidak ditemukan. Begitu juga material lain yang mendukung bukti kincir angin belum ditemukan.

Ambisi untuk bisnis kayu balok dan papan, bagi VOC juga dianggap mempunyai masa depan cerah. Untuk menambah kapasitas produksinya, dibuat lagi satu buah kincir angin di Pulau Kuyper pada 1675 yang letaknya hanya beberapa meter ke Selatan dari Pulau Onrust. Bahkan dibuat juga kincir angin di Pulau Edam yang letak pulaunya agak jauh dari Pulau Onrust.

Proses pembuatan kayu gelondongan menjadi balok dan papan, didahului dengan perendaman kayu-kayu gelondongan dalam sebuah baak, kolam perendam. Letak baak tersebut di depan rumah kincir angin agar memudahkan masuk dengan cara didorong. Air baak tersebut adalah air laut. Maka baak ini juga tidak boleh jauh dari pantai pulau. Antara baak dan tepi laut diberi pintu agar memudahkan pengisian air baak dan memasukkan kayu gelondongan. Direndam beberapa lama, kemudian kayu gelondongan ditarik satu per satu ke dalam rumah kincir untuk dibelah dengan digergaji yang menggunakan tenaga kincir angin. Balok dan papan yang sudah dibelah dikeluarkan dari pintu keluar rumah kincir angin, kemudian digotong ke tempat yang terbuka untuk ditumpuk dan dijemur.



Illustrasi gambar konstruksi kincir Cornelis Corneliszoon van Uitgeest (1550-1607)
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

Ekskavasi arkeologi untuk membuktikan adanya baak penampungan atau merendam kayu gelondongan ini pernah dilakukan pada 1991. Kesimpulan adanya baak belum bisa



Kincir Angin buatan Cornelis Corneliszoon van Uitgeest (1550-1607)
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

dipastikan. Namun indikasi adanya baak memang ditemukan berupa endapan pasir laut yang sangat halus bagaikan es krim pada bagian tengah denah baak. Biasanya butiran halus pada bagian bawah merupakan dasar baak atau kolam. Tapi ini bukan satu-satunya alat bukti ke arah adanya baak. Demikian pula dengan ekskavasi arkeologi di Pulau Kuyper dan Pulau Edam, tim belum menemukan pondasi kincir angin.

Operator mesin kincir angin di Pulau Onrust, semuanya didatangkan dari Belanda. Pembantu operatornya adalah abdi Kompeni, sedangkan tukang angkutnya para budak yang *zonder betalen*, alias tidak digaji. Pekerjaan ini hanya bisa dilakukan jika hembusan anginnya normal, tidak terlalu kencang, dan tidak terlalu ringan. Bila arah angin tak menentu, maka kincir angin ini menghentikan pengoperasiannya sejenak.

Semua sparepart baik mesin, baling-baling, maupun equipment lain yang berhubungan dengan kincir angin didatangkan dari negara asalnya, Belanda. Maka apabila terjadi kerusakan, harus menunggu sparepart dari sana. Mungkin beberapa bulan kincir angin tersebut tidak bekerja karena menunggu kiriman onderdil. Kerusakan salah satu kincir angin di Pulau Onrust terjadi pada 1719.

Pengoperasian penggergajian kayu dengan energi angin di Pulau Onrust dihentikan pada 1795 bersamaan dengan gulung tikarnya seluruh aktivitas galangan dan benteng serta perdagangan komoditi VOC menjelang akhir bangkrutnya pada 1799.





BAGIAN 8

MEMAKSA BUDAK UNTUK BEKERJA

Budak pada abad ke-17 dan ke-18 di Batavia merupakan komoditi yang bisa diperjualbelikan, disewa, bahkan ada juga yang dilelang. Budak yang dijadikan komoditi ini tidak perorangan tetapi bisa dibeli atau disewa dalam jumlah banyak. Budak-budak ini tidak punya keterampilan. Mereka hanya memiliki tenaga, ada yang dibayar, ada juga yang tidak dibayar, cukup dipelihara saja oleh majikan. Umumnya budak berasal dari tawanan perang, atau rakyat dari raja yang kalah atau para hukuman. Status kepemilikan budak bisa berubah-ubah majikan, bahkan ada juga majikan yang mengelola para budak untuk disalurkan ke perusahaan-perusahaan. Perusahaan atau majikan yang memperoleh budak harus membayar kepada pemilik atau pengelola sebelumnya. Budak yang dipaksa bekerja tetap tidak mendapatkan upah.

Pada 1700 sejumlah besar orang Banten dijatuhi hukuman kerja paksa sebagai budak di Pulau Onrust. Orang-orang Banten ini adalah orang-orang yang hendak melakukan makar terhadap VOC yang berkuasa di Batavia. Budak Banten yang berasal dari tahanan politik ini hukumannya disamakan dengan budak-budak tahanan kriminal dari Cirebon karena membunuh. Tidak diketahui secara pasti berapa jumlah budak di Pulau Onrust hingga 1700. Keterangan jumlah budak baru diketahui pada 1755.

Di Pulau Onrust hingga 1755 terdapat budak dalam jumlah yang cukup besar yakni 600, ditambah dengan budak Kompeni sebanyak 250. Dua tahun kemudian, yakni 1757, terdapat tambahan budak sebanyak 300. Budak Kompeni yang dimaksud adalah budak tetap yang sudah dimiliki VOC, sedangkan budak sewaan lebih bersifat outsourcing dengan jangka waktu kerja yang telah ditentukan berdasarkan kesepakatan dengan majikan pertama. Totalnya yang terdapat di Pulau Onrust sekitar 1.150 budak yang dipekerjakan secara paksa menggotong balok-balok kayu, memintal pembuatan tali kapal, dan melayani kebutuhan para Kompeni, termasuk kebutuhan yang aneh-aneh.

Tidak semua budak yang ada di Pulau Onrust lelaki. Ada juga budak perempuan. Komposisi berapa budak lelaki dan berapa budak perempuan tidak diketahui secara pasti, karena tidak ada sumber yang menyebutkannya. Adanya budak perempuan diperoleh dari beberapa catatan sejarah. Budak perempuan itu berasal dari Makassar. Kita bisa membayangkan bagaimana perilaku Kompeni yang sebagian besar lelaki dan tinggal di Pulau Onrust pada waktu yang cukup lama.

Sebagian besar budak di Pulau Onrust kakinya diikat dengan rantai, dipaksa berjalan dan mengerjakan yang berat-berat. Berjalan berbaris berkelompok atau perorangan dengan pengawasan ketat. Walaupun budak, VOC tetap memperlakukannya manusiawi. Budak diberi makan, tetapi harus memasak sendiri. Bahan mentah yang diberikan 40 pon beras, ikan, dan garam untuk satu bulan. Wah apa enakya. Ternyata budak-budak di Pulau Onrust ini diberi upah, walaupun kerjanya dipaksa. Berapa upahnya? Setengah ringgit satu bulan untuk lelaki dewasa, sedangkan perempuan dan anak-anak upahnya dibawah upah budak lelaki. Bagi pegawai rendahan VOC, setengah ringgit adalah gaji

untuk sehari. Pakaian yang dikenakan para budak, adalah seragam yang diberikan VOC. Menurut aturannya budak mendapat jatah pakaian setahun dua kali. Entah kenyataannya. Tidak ada sumber yang menjelaskan apakah upah dan perlakuan tersebut berlaku untuk budak sewaan saja atau berlaku juga buat budak Kompeni. Memberi upah kepada budak memang diharuskan berdasarkan pada Undang-undang Perbudakan Negeri Belanda yang disyahkan pada 1642.

Upah yang diterima oleh para budak di Onrust sudah barang tentu tidak mencukupi untuk makan sehari-hari. Memang beras, ikan, dan garam diberikan, tetapi minyak, air bersih, dan keperluan memasak lainnya harus dibeli dari para oknum VOC yang menjual kebutuhan makan sehari-hari. Karena uang yang dimiliki para budak sangat tidak mencukupi maka budak-budak ini diberi kesempatan hutang. Kondisi ini sengaja diciptakan, agar para petugas Kompeni (VOC) yang psikopat bisa menyiksa budak, karena sudah pasti para budak tidak sanggup melunasinya. Siksaan sebagai penggantinya.

Budak seharian bekerja, kadang-kadang malam juga harus bekerja jika Kompeni membutuhkannya. Diberi waktu juga untuk beristirahat terutama pada waktu sarapan, makan siang, dan makan malam. Waktu istirahat yang masih tersisa, oleh para budak dimanfaatkan untuk membuat batu cincin yang batunya banyak ditemukan di pantai sisi utara Pulau Onrust. Batu-batu yang akan dijadikan batu cincin diasah pada sebuah batu yang agak besar.

Batu-batu bekas asahan tersebut masih bisa ditemukan di pulau ini. Museum Onrust memamerkan bukti sejarah batu asah ini.

Para budak pada waktu-waktu tertentu diberikan pembelajaran keterampilan. Orang Belanda tidak mau jadi instruktur para budak karena dianggap hina. Oleh karena itu diangkat instruktur yang berasal dari bumiputera. Pelajaran keterampilan yang diberikan adalah bagaimana cara menutup celah-celah papan pada bagian bawah kapal. Pengangkatan instruktur bumiputera ini pertama terjadi pada 1686.

Pemberian upah dan memperlakukan budak secara manusiawi dirasakan beban bagi kelangsungan bisnis galangan di Pulau Onrust.

Mempekerjakan seribu budak saja, pengeluaran biayanya cukup besar. Padahal biaya tersebut bisa dihemat untuk keperluan lainnya yang bisa menopang produksi dan jasa perbaikan kapal, demikian pikiran para petinggi VOC lainnya di Batavia. Para petinggi VOC pada 1787 mengingatkan Baas van Onrust agar tidak lagi mengupah atau memelihara budak sewaan mengingat biayanya yang mahal. Himbauan disampaikan kepada Onrust mengingat kondisi keuangan VOC yang sudah krisis menjelang bangkrutnya pada 1799.

Pemberontakan dalam skala kecil yang dilakukan oleh para budak acapkali terjadi, terutama oleh budak-budak yang berasal dari orang terhukum atau hukuman. Lebih-lebih hukuman yang berasal dari bumiputera. Perlakuan VOC terhadap pihak bumiputera sungguh kasar dan kejam, sering kali disiksa bila membuat kesalahan dalam bekerja. Hal inilah yang memicu pemberontakan. Tetapi seluruh pemberontakan budak dapat diatasi dengan mudah oleh VOC. Pada 1709 tujuh budak Bali telah melukai lima matros, beberapa di antara matros tersebut luka parah. Ketujuh budak Bali yang memberontak kabur dengan menggunakan perahu yang dibuatnya tanpa sepengetahuan penjaga. Kabur di malam kegelapan, dikejar Kompeni, tertangkap kembali.

Banyak budak yang berasal dari Bali sering melakukan pemberontakan. Di Pulau Edam juga terjadi pemberontakan para budak dari Bali. Peristiwa ini terjadi pada 1795. Mereka tidak puas diperlakukan dalam pembuatan pemintalan tali kapal oleh VOC di Pulau Edam. Memberontak dengan melukai para matros dan membakar fasilitas yang ada. Pemberontakan ini akhirnya dapat dipadamkan. Ada 50 budak Bali yang terlibat, kemudian mereka dipenjarakan, lalu dibawa ke Pulau Onrust untuk mendapatkan hukuman yang lebih berat lagi.

Tidak semua budak dan hukuman dirantai kakinya, ada juga budak yang bebas bekerja tanpa rantai dan siksaan. Inilah yang membedakan, mana budak yang telah berpindah agama memeluk Kristen dan mana yang belum. Suasana ini terjadi pada 1793. Perbedaan yang mencolok terjadi pada perhatian kesehatan dan jenis hukuman yang diterima. Budak yang telah dibebaskan ini disebut *Mardijker*, yang artinya merdeka. Untuk membina kerohanian para *mardijker* ini, VOC mendatangkan pendeta pada waktu-waktu tertentu, umumnya pada Minggu (de Haan, 1922).



BAGIAN 9

TERJANGKITNYA PENYAKIT MENULAR

Buijs adalah pejabat tinggi pertama yang tercatat tewas mengenaskan karena malaria pada 1844. Korban kedua adalah Pieter Barron Melvill van Carnbee, seorang hidrograher. Ia meninggal pada 1856 dengan penyebab yang sama, malaria. Padahal Pieter belum lama diangkat sebagai Direktur Onrust. Sedangkan Buijs seorang ahli konstruksi dok yang belum lama mendapat proyek ambisius Hindia Belanda dalam membuat galangan kapal kering (dok apung) di Pulau Onrust. Sayang tidak disebutkan siapa lagi yang menjadi korban epidemik yang mematikan itu. Hanya disebutkan bahwa sebagian besar pekerja di Onrust mati, dan hanya beberapa orang yang bertahan hidup.

Sesungguhnya jauh sebelum Buijs diberitakan sebagai korban pertama malaria, di Batavia pada 1733 malaria telah menjangkiti warga kota. Diberitakan banyak korban meninggal dunia. Malaria pada saat itu dinyatakan sebagai kejadian luar biasa dan menduduki angka teratas penyebab kematian. Banyak warga Batavia mengadakan ritual untuk mencegah malaria. Di Pulau Onrust di suatu hari pada 1735 dijadikan hari bersama untuk berdoa, sembahyang menurut kepercayaan masing-masing untuk menghindari malaria. Ritual tersebut diselenggarakan di atas kapal, di atas dok, di atas pulau atau di mana saja dengan suasana hening.

Setelah kematian Buijs, beberapa waktu kemudian dilakukan penelitian-penelitian sumber penyakit di pulau ini. Pada 1849 diperoleh hasil laporan kesehatan yang menyebutkan bahwa malaria di Pulau Onrust terjangkit akibat penggunaan material karang laut sebagai pondasi atau dinding bangunan. Prosesnya adalah karang yang berlubang-lubang basah dan lembab sehingga menjadi sarang nyamuk. Laporan lain menyebutkan pokoknya Pulau Onrust tidak sehat karena pada hasil pengeboran lapisan geologinya ditemukan lapisan blue-clay atau lempung, tanah liat yang berwarna biru pada kedalaman tujuh meter dari permukaan tanah. Di Eropa blue-clay ini adalah penyebab terciptanya iklim yang tidak sehat pada lokasi setempat dan menyebabkan terbentuknya habitat penyakit, termasuk nyamuk malaria (Lammers, 1990:45).

Malaria adalah penyakit yang menyerang manusia, burung, kera dan primata lainnya, hewan melata, dan hewan pengerat yang disebabkan oleh infeksi protozoa dari genus plasmodium. Gejalanya mudah dikenali di antaranya adalah meriang, panas dingin menggigil serta demam berkepanjangan. Ada Malaria Tertiana, jenis penyakit yang agak ringan dengan gejala demam dua hari sekali, ada Malaria Kuantana dengan gejala tiga hari sekali. Jenis malaria yang terdapat di Pulau Onrust bukan dari kedua jenis yang disebutkan, melainkan jenis Malaria Tropika atau Malaria Hutan, jenis malaria yang amat ganas dan mematikan. Korban jarang sempat tertolong. Obat untuk penyembuh malaria, tergolong amat langka tetapi sudah ditemukan jenis obatnya pada 1638. Obatnya berasal dari getah, batang pohon Cinchona atau di Indonesia lebih dikenal dengan sebutan Pil Kina. Kina dianggap bisa menekan pertumbuhan protozoa dalam sel darah.

Kina adalah racun penawar untuk penyembuhan penderita malaria. Racun ini tetap

racun bagi si penderita karena ada efek sampingnya. Salah satu efek sampingnya adalah mengakibatkan pengguna pil kina kurang pendengarannya alias budek. Hingga awal abad ke-20, pil ini masih beredar, kemudian berkurang pemakaiannya pada 1930, karena ahli obat Jerman telah menemukan Atabrine yang kadar racunnya kecil.

Apa tindakan Pemerintah Hindia Belanda di Pulau Onrust? Ternyata malaria sulit diobati. Pada 1871 tindakan yang diambil oleh pemerintah adalah tindakan pencegahan wabah malaria. Caranya sangat sederhana yaitu kubur semua perkakas dan rongsokan besi yang tidak terpakai termasuk puluhan meriam dan pelurunya. Sayang ekskavasi arkeologi hanya menemukan dua meriam, selebihnya ditemukan rongsokan besi.

Jauh sebelum wabah penyakit malaria menjangkit, wabah kolera juga menghantui penghuni Pulau Onrust sejak abad ke-17 hingga abad ke-19. Kondisi wabah kolera ini dilaporkan dalam catatan perjalanan Kapten James Cook, pelaut Inggris, ketika dalam perjalanan pulang ke Inggris dari Australia pada 1770. Dikabarkan di Batavia sedang berjangkit kolera yang mengakibatkan banyak korban tewas. Penyakit ini menjalar ke daerah-daerah sekitar Batavia termasuk Pulau Onrust, tempat James Cook memperbaiki kapalnya. Enam awak kapal Endeavour dikabarkan mati akibat kolera.

Kolera adalah penyakit infeksi saluran usus yang bersifat akut yang disebabkan oleh bakteri *Vibrio Cholerae*. Bakteri ini masuk ke dalam tubuh seseorang melalui makanan atau minuman yang terkontaminasi. Kemudian bakteri tersebut mengeluarkan enterotoksin (racun) pada saluran usus sehingga terjadi diare disertai muntah yang akut dan hebat. Akibatnya dalam waktu beberapa hari kehilangan banyak cairan tubuh dan masuk dalam kondisi dehidrasi. Jika dehidrasi tidak segera ditangani maka akan berlanjut ke arah kehilangan darah dan meningkatnya keasaman darah yang berlebihan yang dalam waktu singkat bisa menyebabkan kematian.

Di Batavia epidemi kolera berawal dari buruknya sarana, dan joroknya perilaku warga di kampung-kampung, terutama dalam membuang tinja. Kejadian wabah ini berlangsung hingga pertengahan abad ke-19. Bagi penduduk lokal, terutama muslim, cara penyembuhannya dengan meminum air bekas wudhu (air untuk membersihkan muka, tangan, dan kaki yang diwajibkan sebelum melakukan shalat). Orang-orang Tionghoa menganggap wabah kolera adalah setan yang takut dengan Barongsay. Tak heran jika pada saat wabah melanda banyak orang Cina menyelenggarakan Barongsay (Abeyasakere, 1987:72).

Bagaimana kolera berjangkit di Pulau Onrust? Kebutuhan air bersih untuk minum dan masak di Pulau Onrust sangat tergantung pada musim hujan. Jika musim kemarau, persediaan air tergantung pada kota Batavia. Air yang dibeli dan dikirim ke Pulau Onrust dari Batavia terkontaminasi bakteri kolera yang sedang mewabah di Batavia. Bahkan kebiasaan meminum tanpa memasak air memperburuk kondisi kesehatan di pulau ini.

Sumber air bersih yang berasal dari sumur artesis yang dibuat pada 1870 ternyata tidak bisa digunakan untuk keperluan masak, sebab airnya berwarna merah. Pernah dicoba untuk mengolah air minum yang berasal dari air laut dengan memasang perangkat penjernihan seperti yang dilakukan oleh Kapten Willinck junior pada 1876, tetapi percobaan ini gagal karena perangkat teknologinya tidak memadai bahkan biaya pengelolaannya pun sangat mahal. Akhirnya kebutuhan air jernih tetap tergantung pada hujan dan kota Batavia. Hingga 1876 pun wabah kolera tetap merebak di Pulau Onrust.

Kondisi kesehatan di Pulau Onrust hingga 1886 masih tidak menentu. Ada kabar pulau ini akan ditinggalkan tanpa penghuni. Ternyata benar-benar terjadi, pulau ini ditinggalkan. Semua aktivitasnya dipindahkan ke Pelabuhan Tanjung Priok yang baru jadi. Pulau Onrust ditinggalkan hampir 20 tahun. Kembali mendapat perhatian pada 1905 ketika Batavia baru pertama kali membentuk Dewan Kotapraja Batavia atau sekarang kira-kira sama dengan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD).

Pada 1905 Pulau Onrust difungsikan kembali. Awalnya sebagai stasiun pengamat cuaca, namun pada 1911 dikembangkan sebagai stasiun karantina penyakit menular. Keperluan pembangunan karantina ini sangat berhubungan dengan adanya wabah penyakit baru di Batavia. Penyebabnya adalah kencing tikus! Penyakitnya disebut Leptospirosis.

Wabah kencing tikus di Batavia berawal dari Surabaya pada 1910 yang saat itu sudah terlebih dahulu terjangkit. Setelah diselidiki, penyebabnya adalah beras impor yang berasal dari Birma, Yangoon. Beras-beras yang akan dikonsumsi orang banyak tersebut, selama dalam perjalanan laut sudah terkontaminasi kencing tikus yang berasal dari negara pengirim. Bahkan tikus berkembang biak di dalam karung. Ketika bongkar muat di pelabuhan Surabaya, tikus-tikus tersebut berpindah ke mana-mana sampai ke agen maupun ke konsumen. Populasi tikus tidak bisa dibendung. Tahun berikutnya Batavia mendapat giliran pengiriman beras dari negara yang sama.

Leptospirosis adalah penyakit yang disebabkan oleh infeksi bakteri leptospira yang bisa menyerang hewan dan manusia. Bakteri tersebut bisa bertahan hidup di dalam air tawar selama satu bulan, tetapi dalam air laut atau selokan dan air kemih yang tidak diencerkan bakteri akan mati.

Sumber utama penularan Leptospirosis adalah kencing tikus, dan kencing hewan lainnya. Cara penularannya, seseorang terinfeksi Leptospira melalui kontak dengan air, tanah, atau tanaman yang telah dikotori dengan kencing tikus atau kencing hewan lainnya. Bakteri masuk ke dalam tubuh seseorang melalui selaput lendir (mukosa) mata, hidung, kulit yang lecet atau makanan yang terkontaminasi kencing tikus. Gejalanya demam, sakit kepala, muntah, nyeri otot dan punggung, serta mata merah.

Stasiun Karantina penyakit menular di Pulau Onrust yang kemudian difungsikan juga sebagai karantina haji, dirancang agar setiap blok tidak bisa dimasuki oleh tikus. Caranya adalah dengan membuat pagar yang melindungi setiap blok. Konstruksinya cukup unik, dibuat dinding cor hingga kedalaman 120 sentimeter dari permukaan tanah, di atas dinding cor tersebut dipasang plat baja.

Sekarang sisa-sisa karantina ini hanya bisa disaksikan dalam bentuk reruntuhan puing, karena dijarah pada 1966-1968. Saat itu dianggap tak bertuan. Penjarahan terjadi ketika huru-hara pergantian pemerintahan Indonesia dari Presiden Soekarno ke Presiden Soeharto. Sayang.

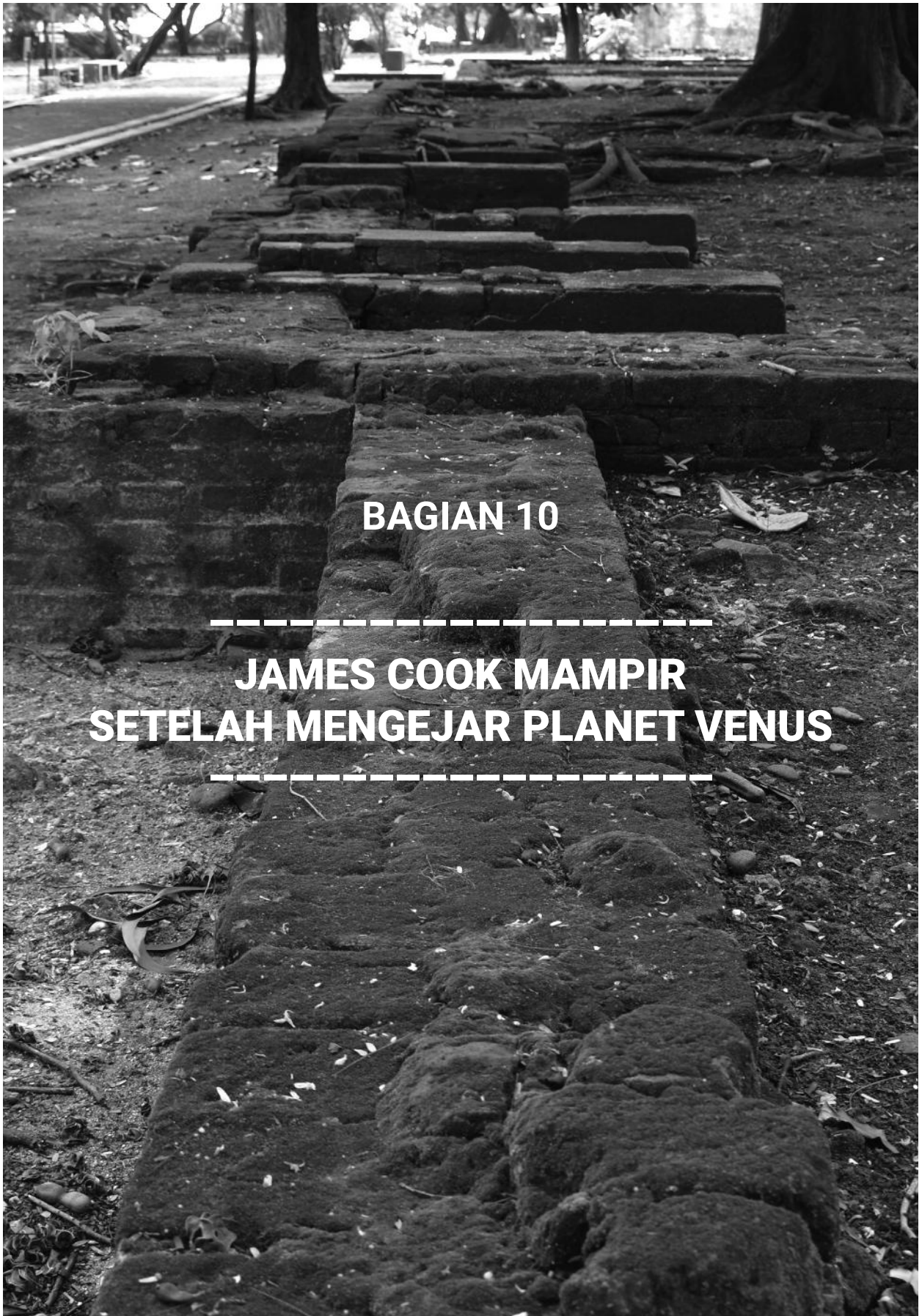


*Foto pagar anti tikus
sumber : Koleksi KITLV*



*Foto sisa reruntuhan pagar anti tikus
sumber : Koleksi Museum Kebaharian Jakarta*

Setelah 1966 karantina dipindahkan ke Pelabuhan Tanjung Priok yang sempat menampung 2.358 penderita penyakit cacar yang mewabah Jakarta sejak 1964 hingga 1970. Karantina ini kemudian dipindahkan lagi pada 1995 ke Sunter, Jakarta Utara untuk diperluas dan dipermodern. Kini nama Rumah Sakit Karantina tersebut adalah Rumah Sakit Sulianti Saroso.



BAGIAN 10

**JAMES COOK MAMPIR
SETELAH MENGEJAR PLANET VENUS**

James Cook, adalah nama yang melekat di hati rakyat Australia dan sangat penting dalam sejarah Australia, karena dianggap sebagai penemu Benua Australia. Tetapi James Cook merasa dirinya bukan sebagai orang pertama yang singgah di Benua bagian selatan itu. Menurut Cook ada orang lain yang singgah lebih dahulu. Cook benar, sebab ada bukti lain yang menyebutkan kedatangan kapal Belanda bernama Duyfken singgah jauh sebelum Cook ke Australia. Reflika kapal Duyfken pernah dilayarkan kembali, napak tilas dari Perth ke Belanda pada 1995 dan mampir dulu ke Pulau Onrust. Kebetulan saya mengurus penyambutannya di Pulau Onrust.

James Cook adalah pelaut Inggris sekaligus seorang surveyor laut dan seorang ahli peta yang pada 1768 hingga 1771 dengan kapal layar HM Bark Endeavour berlayar mengarungi Samudera Pasifik terus hingga ke selatan sampai Benua Australia. Dari Australia kembali ke Inggris melalui rute pantai selatan Pulau Jawa, mampir ke Batavia dan Pulau Onrust. Kemudian perjalanan pulang dilanjutkan. Bacaan lebih lanjut bisa kunjungi situs captaincooksociety.com

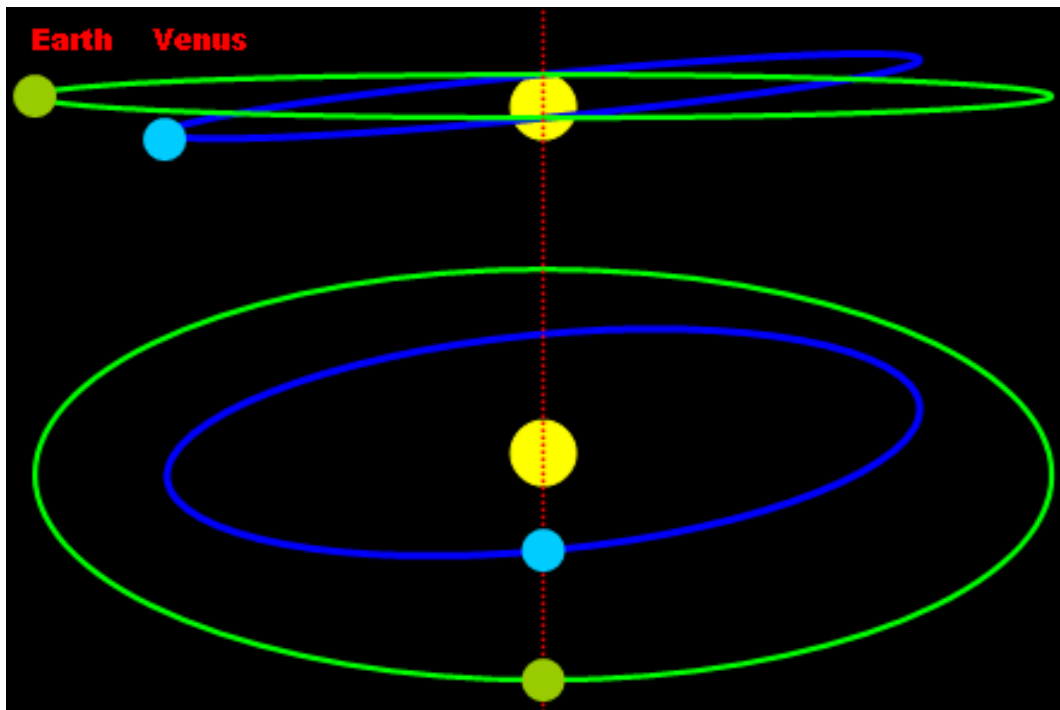
Apa yang dicari dalam pelayaran Endeavour? Mungkin banyak pembaca yang belum mengetahui. Ternyata James Cook ditugasi oleh The Royal Society dan Departemen Angkatan Laut Inggris untuk mengejar dan mengamati planet Venus yang melintas Matahari. Futuristik. Jadi pelayaran ini bersifat ilmiah, bukan untuk menguasai teritorial tak bertuan (Orchiston, 2004:52-66).

The Royal Society dan Departemen Angkatan Laut Inggris pada 1767 bekerja sama membuat proyek ilmiah untuk mengamati Transit of Venus yang melintasi Matahari dan mencari benua besar di belahan selatan bumi. Langkah pertamanya adalah dengan membeli kapal layar bekas yang bernama The Earl of Pembroke seharga 2.200 poundsterling. Kapal tersebut masih seaworthy alias layak berlayar. Panjangnya 29,8 meter, lebarnya 8,9 meter, dan mampu menampung beban 368 ton. Usia kapal ketika dibeli adalah 3 tahun 9 bulan. Kemudian kapal tersebut dimodifikasi sesuai kebutuhan ilmiah dan kebutuhan lainnya, lalu diberi nama baru yaitu Bark Endeavour yang artinya kira-kira Gonggongan Berusaha Keras. Sebuah nama yang sangat bersemangat.

Menurut perhitungan astronomi pada saat itu, Transit Venus akan terjadi pada 1769. Fenomena astronomi tersebut hanya bisa dilihat di Kepulauan Tahiti, Pasifik Selatan. Jadi Armada James Cook harus mengejar ke Tahiti. Lokasi observasi Transit Venus ini berdasarkan rekomendasi Kapten Angkatan Laut Inggris Samuel Wallis yang kembali ke London pada 1768 dari Tahiti. Menurut Samuel Wallis, Tahiti merupakan tempat yang cocok untuk observasi Transit Venus.

Apa itu Transit Venus? Transit Venus terjadi ketika Planet Venus melewati arah antara Matahari dan Bumi. Tandanya adalah adanya sebuah bundaran kecil gelap pada bidang lingkaran Matahari. Bundaran kecil tersebut bergerak melintas Matahari selama

enam jam. Fenomena ini bisa dilihat dari bumi terutama pada lokasi bumi tertentu seperti layaknya melihat gerhana. Fenomena Transit Venus ini berpola dan berulang setiap 243 tahun. Pola transitnya berpasangan dua kali setiap delapan tahun dengan angka deret tambah. Contohnya, kejadian pertama pada 1631 dan 1639 (selang delapan tahun), kejadian kedua pada 1761 dan 1769, kejadian ketiga pada 1874 dan 1882. Antara kejadian pertama dan ketiga selang waktunya adalah 243 tahun. Kejadian Transit Venus terakhir adalah pada 2004 (243 tahun terhitung dari kejadian kedua pada 1761). Pada 2012 terjadi pula Transit Venus yang berpasangan dengan 2004. Transit Venus berikutnya pada 2117 dan 2125. Silakan ditunggu.



Gambar diagram transit planet venus
sumber : wikipedia

Inggris memang negara pertama yang memelopori pengamatan Transit Venus ketika terjadi pada 1639 oleh Jeremiah Horrocks. Oleh karena itu Inggris penasaran untuk mengamati Transit Venus berikutnya yang akan terjadi pada 1769. Tetapi tidak tahu lokasi mana yang cocok untuk melihat Transit Venus. Untung ada Kapten Samuel Wallis yang merekomendasikan Tahiti sebagai tempat yang pas untuk melihat fenomena astronomi tersebut. Kebetulan Samuel Wallis baru pulang dari Tahiti pada 1768.

Bark Endeavour mengangkat jangkar berangkat berlayar dari Inggris menuju Tahiti pada 26 Agustus 1768. Dengan 94 awak kapal yang terdiri atas 71 Angkatan Laut, 12 pelaut dan 11 Sipil yang sebagian besar ilmuwan siap mengejar Planet Venus yang dalam mitos dianggap sebagai Dewi Cinta.





Lukisan HMS Endeavour off the coast of New Holland, by Samuel Atkins c.1794

sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

Walaupun Bark Endeavour bukan kapal perang tetapi dilengkapi juga dengan 10 meriam, jaga-jaga apabila mendapatkan ancaman penyerangan. Tetapi berusaha sedapat mungkin untuk menghindari perang. Kapal layar bertiang tinggi dan berbendera Inggris ini juga memuat persediaan makanan dan minuman untuk 18 bulan, bila tidak cukup, diharuskan mencari atau barter bahan pokok di pulau-pulau yang disinggahi. Hewan yang kelak dijadikan santapan awak kapal tidak begitu banyak, yang penting ada daging. Daging kucing pun oke. Dari daftar hewan bawaan tertera 4 ekor babi, 3 ekor kucing, 2 ekor anjing, 1 ekor kambing, dan lusinan bebek.

Perjalanan selama delapan bulan ke Tahiti lancar dan tidak menemui kesulitan apa pun hingga tiba di Tahiti pada 13 April 1769. Di Tahiti, observasi Transit Venus dipersiapkan di sebuah teluk yang kini dinamai Point Venus selama tujuh minggu. Menunggu Planet Venus melewati Matahari hingga frustrasi. Tidak boleh pulang sebelum melihat Transit Venus. Ditunggu-tunggu dengan sabar, akhirnya datang juga fenomena langka tersebut. Berteriak dan bersorak..horreeee..! berhasil.....berhasil. Misi selesai. Kejadian tersebut tercatat pada 3 Juni 1769. Nah, mereka boleh pulang ke kampung halamannya, tapi harus lewat rute yang hampir tak pernah dilewati para pelayar, yakni ke rute selatan yang akhirnya sampai di Benua Australia.

Selama di Tahiti, James Cook terkesan dengan penduduk lokal yang sangat terampil menggunakan perahu kecil atau kano. Lalu Cook meminta kepada Raja setempat agar salah seorang yang terampil tersebut ikut dalam pelayaran Endeavour sampai ke Inggris. Raja mengabulkan dengan syarat jangan bawa satu orang tapi dua orang. Dipilihlah Tupaia dan Taiata (bapak dan anak lelaki) yang keduanya sangat terampil berlayar dan sanggup mendeteksi ancaman. Bapak dan anak tercinta ini kelak mati mengharukan akibat penyakit menular yang berjangkit di Batavia dan Pulau Onrust.

Perjalanan pulang dari Australia ke Inggris menyusur kepulauan Nusa Tenggara Timur dan Nusa Tenggara Barat. Terus melipir pantai selatan Jawa yang ganas ombaknya, dikenal dengan mitologi Jawa Loro Kidul. Di Laut Selatan Jawa ini Endeavour acapkali terkena hantaman ombak, hujan lebat, dan petir sehingga tertatih-tatih dalam mengarungi laut menakutkan tersebut. Malapetaka, Endeavour rusak! Khawatir tenggelam, James Cook memutuskan untuk singgah di pelabuhan Batavia guna memperbaiki kapalnya.

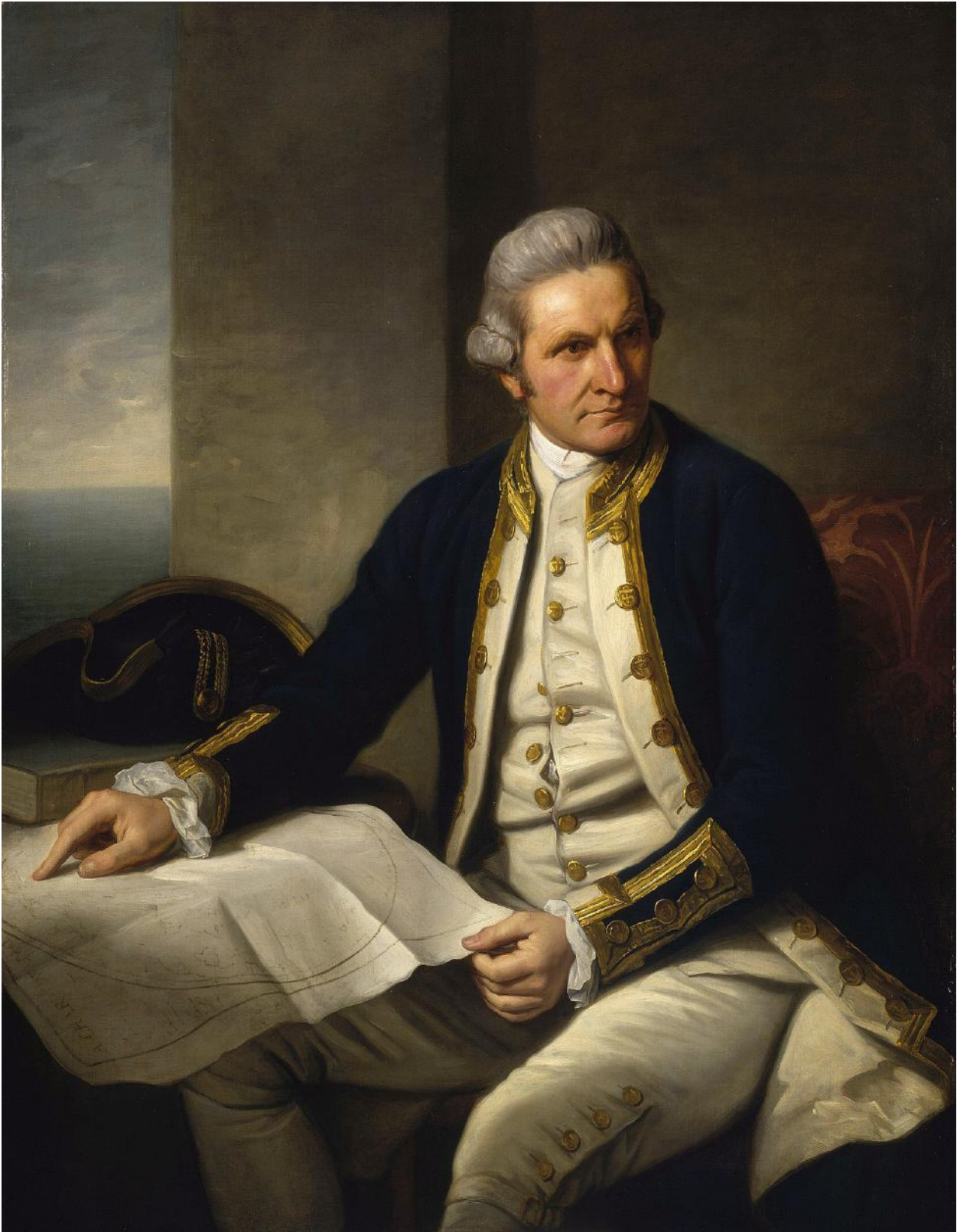
Posisi Endeavour sudah mendekati Selat Sunda. Kecepatan berlayar tidak bisa dimaksimalkan, karena lunas kapal bocor.

Berdasarkan peta navigasi pada saat itu, untuk menempuh Batavia dari Selat Sunda berjarak 120 mil laut. Dengan kondisi kapal yang rusak tersebut paling cepat ditempuh sembilan hari. Posisi Endeavour di Selat Sunda tercatat pada 1 Oktober 1770.

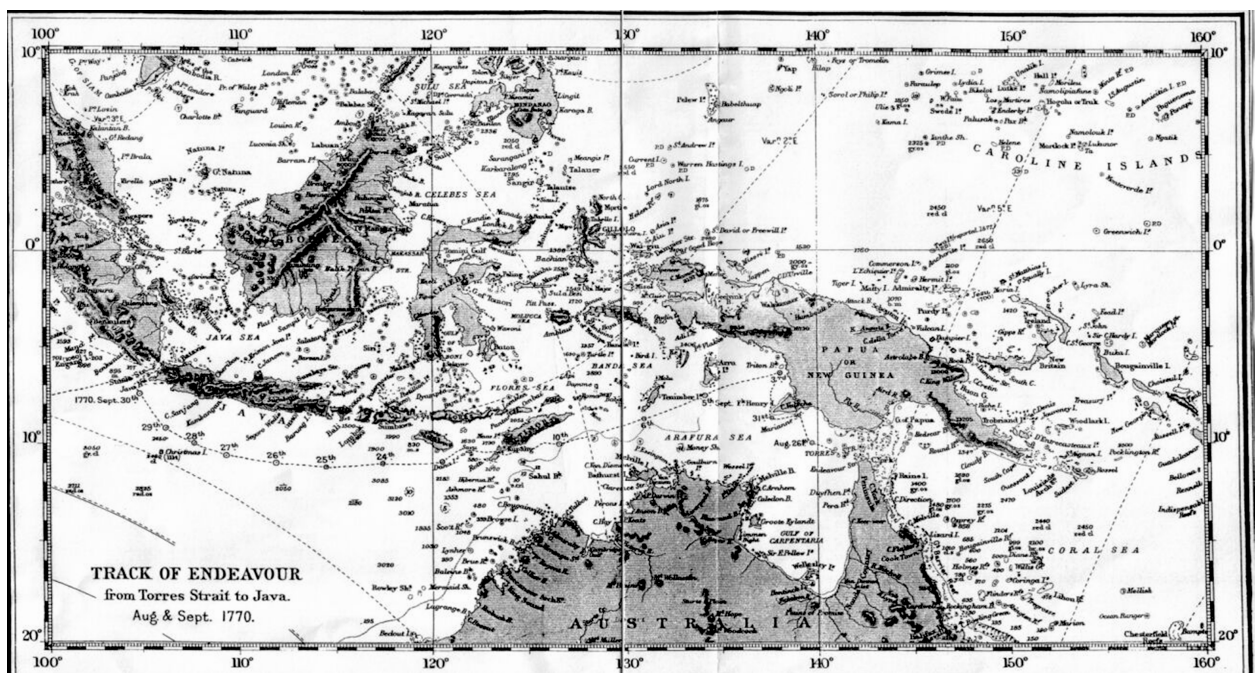
Pada 10 Oktober 1770 Endeavour tiba di Batavia. Namun James Cook dan

rombongannya tidak menyadari bahwa di Batavia dan sekitarnya sedang terjangkit epidemik malaria dan kolera. Awak kapal pertama yang terinfeksi epidemik adalah awak kapal yang turun ke darat pertama. Awak kapal yang biasa turun ke darat pertama untuk memantau situasi adalah orang Tahiti, Tupaia dan Taiata, bersama seorang pelaut Inggris. Tiga orang ini langsung terinfeksi. Terasa sakit ketika kembali ke atas kapal. Hanya dalam hitungan jam, Taiata seorang remaja yang baik hati dan rajin harus menghembuskan nafas terakhir di hadapan bapaknya yang juga sedang menderita penyakit yang sama. Sedih dan menangis melihat anaknya wafat lebih dahulu. Akhirnya bapaknya pun menyusul kepergian anaknya, meninggal dunia satu jam kemudian. Begitu juga pelaut Inggris yang turut turun ke darat bersama Tupaia dan Taiata.

Kondisi awak kapal Endeavour agak kacau, karena James Cook juga dilaporkan sakit, berikut 40 awak lainnya. Tetapi ada satu orang tua yang tidak pernah sakit, dia adalah John Ravenhill, seorang pembuat layar. Kenapa tahan penyakit, karena setiap hari mabuk minuman keras. Jadi menurut Ravenhill penangkalnya adalah minum arak sampai mabok.



Potrait Capt. James Cook th. 1775
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>



Peta pelayaran James Cook melintasi indonesia tahun 1770
 sumber : <https://commons.wikimedia.org/>



G3201.512 1799.05 39999059018046

1715/16
* Map 67.9

N^o 24



Peta pelayaran James Cook
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

James Cook sedih, karena sesampainya di Batavia, enam orang awaknya tewas karena penyakit berbahaya. Awak yang tewas adalah orang yang terbaik di Endeavour. Selain dua orang Tahiti, Cook kehilangan seorang artis gambar bernama John Reynolds. Juga kehilangan ahli bedah bernama Monkhouse.

Tetapi *the show must go on* bagi Cook, kapal harus diperbaiki, niat pulang dengan membawa laporan Transit Venus dan Benua Australia harus terwujud.

Sebagai orang nomor satu di Endeavour, Cook meminta bantuan kepada Batavia untuk memperbaiki kapal. Permohonan resmi melalui surat dilayangkan kepada Gubernur Jenderal VOC di Batavia van den Parra dan Dewan. Permohonan tidak segera ditanggapi, karena pihak VOC masih curiga terhadap Inggris yang selama ini menjadi musuh dan pesaing, baik dagang maupun perang. Bahkan VOC masih trauma dengan perang yang terjadi pada 1618 di Jayakarta (sebelum Batavia). Seminggu kemudian permohonan James Cook baru dijawab. VOC mengizinkan Endeavour diperbaiki pada galangan kapal milik VOC.

Pemeriksaan awal kerusakan Endeavour dilakukan di Pelabuhan Batavia. Hasil pemeriksaan, kapal dalam kondisi bocor, lunas lecet-lecet sementara tiang dan lambung kapal masih dalam keadaan baik. Pemeriksaan bagian bawah kapal dan komponen lainnya belum bisa dilakukan, karena pekerjaan tersebut hanya bisa dilakukan di Pulau Onrust, galangan kapal terlengkap. Bagaimana kalau Endeavour diperbaiki di Onrust? Cook setuju bahkan meminta agar kapalnya *hove down* semacam turun mesin dan docking. Biayanya mahal.

Pada 18 Oktober 1770 Endeavour keluar dari Pelabuhan Batavia menuju Onrust dipandu oleh kapal kecil. James Cook beserta awak kapalnya ikut di Endeavour. Waktu tempuhnya tidak lebih dari satu jam. Ternyata tidak singgah di Onrust, tetapi di Pulau Cooper begitu sebutan pelaut Inggris terhadap Pulau Kuyper atau Pulau Cipir, pulau yang bersebelahan dengan Onrust. Lho kok... ke Pulau Cipir bukan ke Onrust? Ternyata ini hanya strategi VOC saja yang masih belum percaya pada Inggris. Khawatir Inggris memata-matai Onrust.

James Cook dan anak buahnya sabar dan percaya saja terhadap perlakuan VOC. Tetapi perbaikan tetap dilakukan secara profesional di Pulau Cipir hingga 5 November 1770, namun pekerjaan perbaikan yang kecil saja. Baru pada 6 November 1770 Endeavour ditarik ke Onrust untuk perbaikan kerusakan yang lebih serius selama 10 hari. Tidak ada penjelasan apakah seluruh anak buah kapal Endeavour ikut ke Onrust atau tetap tinggal di Pulau Cipir. Catatan sejarah hanya menyebutkan bahwa James Cook sempat sakit hati karena anak buahnya tidak diperbolehkan membantu memperbaiki. Jangankan ikut memperbaiki, naik ke atas kapal pun tidak boleh. Tidak boleh melihat apa yang sedang dikerjakan. Menurut pihak Onrust, ini sudah peraturannya.

Lambat laun, pihak Onrust luluh juga dengan sikap James Cook yang sabar dan sopan. Akhirnya Cook diperkenankan untuk melihat-lihat perbaikan Endeavour secara langsung, dan melihat fasilitas galangan kapal Pulau Onrust. Wah.. betapa terampilnya teknisi VOC menurut Cook dan memuji-muji betapa canggihnya galangan kapal ini. Teknisinya dari berbagai bangsa, termasuk orang Inggris.

*Tuesday 23. In the PM I went along side one of the Wharfs in
order to take out our stores &c. after which the Ship is to be deliver
into the charge of the proper Officers at Onrust who will / as I am
informed / have her down & repair her with their own People &
ours must stand & look on, who if we were permitted could do
every thing wanting to the Ship ourselves —*

James Cook

Jurnal Kapten Cook edisi Project Gutenberg, Pelayaran Pertama,
yang didasarkan pada publikasi naskah asli Cook tahun 1893
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

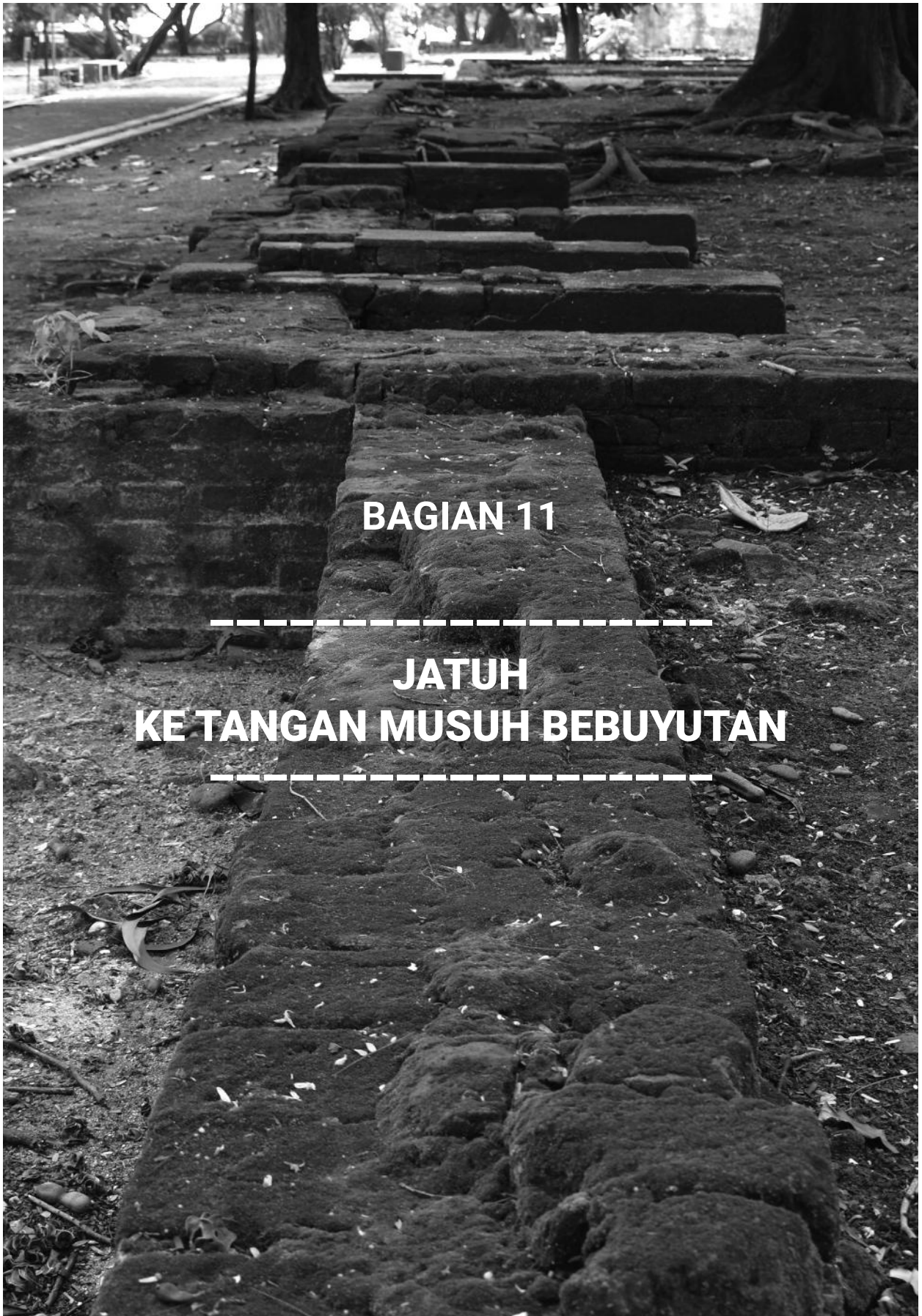
Pada 15 November 1770 kerusakan berat dapat diselesaikan di Onrust. Namun Endeavour tidak diperkenankan langsung pulang, tetapi harus menjalani serangkaian pemeriksaan lagi di Pulau Cipir selama tiga minggu. Dalam pemeriksaan dan perbaikan akhir di Pulau Cipir. Anak Buah Kapal Endeavour diperkenankan melihat dan ikut membantu sekaligus belajar teknik Belanda dalam memperbaiki kapal. Pada 8 Desember 1770, Endeavour dinyatakan layak berlayar. Silakan berlayar, tetapi harus ke Batavia dahulu untuk pamit kepada Van den Parra, Gubernur Jenderal VOC.

Atas komando James Cook, Endeavour berangkat menuju Batavia untuk mengucapkan terima kasih kepada Gubernur Jenderal. Perjalanan ke Batavia tetap dikawal dengan beberapa teknisi VOC, yang belakangan ketahuan bahwa teknisi tersebut berasal dari pelaut Inggris yang bekerja untuk Belanda. Salah satunya adalah John Marra, pemuda yang sangat cerdas dan terampil. Cook berniat untuk merekrut pemuda ini untuk bergabung dalam pelayaran pulang ke Inggris. Diam-diam John Marra setuju bergabung. Deal, jangan sampai ketahuan VOC ya.

Sesampainya di Batavia, prosedur protokoler untuk bertemu Gubernur Jenderal dijalani Cook. Demikian pula pembayaran biaya perbaikan diselesaikan. Cook baru bisa diterima Gubernur Jenderal setelah hari Natal pada 26 Desember 1770. Pamit baik-baik, dan Cook mengucapkan terima kasih berkali-kali atas budi baik Belanda sambil membungkuk. Terimakasih Yang Mulia.

Ee.. tidak tahunya, Cook membawa 19 pelaut Inggris yang bekerja pada VOC ke dalam kapal Endeavour. Sebagian besar orang ini adalah diserter dari kapal Belanda, termasuk John Marra.

Verdomsech! James Cook kurang ajar! Ujar Van den Parra. VOC menginginkan John Marra dikembalikan, tetapi Cook menolak karena orang yang dibawa adalah orang Inggris semua yang ingin melarikan diri dari kapal Belanda (diserter). Jadi Cook merasa benar dan harus menyelamatkan bangsanya.



BAGIAN 11

**JATUH
KE TANGAN MUSUH BEBUYUTAN**

Pada 1800 armada Inggris menyerang dan memusnahkan Pulau Onrust. Semua fasilitas yang ada dibakar. Banyak pasukan Belanda tewas tertembak akibat perlawanan yang sengit. Pemerintah kolonial Belanda di Batavia mengakui kekalahannya. Jatuhnya Onrust bukan berarti seluruh kekuasaan Belanda di Pulau Jawa dan Nusantara lainnya jatuh ke tangan Inggris. Baru pada 1806 terjadi serangan besar-besaran dari armada Inggris untuk memblokir Batavia dan seluruh Pulau Jawa. Di pelabuhan Batavia terjadi pertempuran sengit, namun Belanda tetap kalah. Setelah menaklukkan Batavia, armada Inggris menaklukkan daerah lain yang masih dikuasai Belanda. Sebelum meninggalkan Batavia, Inggris membakar Pulau Onrust. Dendam kesumat membara. Apa latar belakang Inggris menghancurkan Onrust?

Revolusi Perancis adalah pangkal masalah yang menyebabkan Inggris menjatuhkan kekuasaan Belanda di mana saja. Revolusi Perancis adalah upaya Perancis yang hendak menguasai Eropa bahkan Afrika dan menghapus sistem absolut monarki kerajaan pada 1789 hingga awal abad ke-19. Revolusi ini digagas oleh Napoleon Bonaparte dengan semboyannya *Liberte, Egalite, Fraternite*, yang berarti Kemerdekaan, Persamaan, Persaudaraan. Satu per satu negara-negara di Eropa dicaplok dan dikuasai Perancis. Salah satunya adalah Belanda.



Potrait Napoleon Bonaparte 1812
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

Napoleon Bonaparte dilahirkan di Pulau Corsica pada 15 Agustus 1769. Pada usia 10 tahun masuk akademi militer, tamat pada usia 15 tahun. Usia 23 memimpin Revolusi Perancis yang mengagetkan dunia. Selalu menang dalam perang, tetapi kalah ketika perang melawan Inggris di Waterloo pada 1815. Napoleon diasingkan di Saint Helena dibawah pengawasan Inggris hingga menemui ajalnya pada 1821 akibat kanker perut. Belakangan diketahui bahwa kematiannya akibat diracun (?).

Belanda berada dibawah kekuasaan Perancis, ketika Perancis menyerbu Belanda pada 1795. Saat itu Belanda dipimpin oleh seorang raja, Raja Willem V yang kemudian melarikan diri ke Inggris. Sejak itu Kerajaan Belanda menjadi sebuah Republik yang bernama Bataafsche Republik. Bahkan pada 1808 Belanda menjadi negara bawahan Perancis, yang berarti seluruh aset VOC di mana saja termasuk Batavia dan Nusantara lainnya di bawah kekuasaan Perancis.

Sudah banyak negara yang ditaklukkan oleh Perancis dan sekutunya. Namun ada satu yang belum bisa ditaklukkan, yaitu Kerajaan Inggris. Dengan demikian Inggris menjadi target invasi sekutu. Belanda masuk dalam sekutu Perancis yang menyerbu Inggris. Bagaimana pun Inggris sulit ditaklukkan karena memiliki angkatan perang yang banyak dan terlatih, bahkan persenjataannya sangat memadai.

Karena Belanda bersekutu dengan Perancis yang memusuhi Inggris, maka Inggris pun memusuhi Belanda. Perang antara Inggris terjadi di mana-mana, terutama di wilayah jajahan Belanda. Bagi

Inggris kedudukan VOC di Batavia merupakan ancaman terhadap kedudukan Inggris di Malaka. Oleh karena itu Inggris harus menghancurkan Batavia terlebih dahulu. Inggris sudah mengetahui bahwa Onrust merupakan pos pertahanan terdepan dalam melindungi kota Batavia. Oleh karena itu Inggris menjadikan Onrust sebagai salah satu target penyerangan dalam melumpuhkan Batavia.

Unik, sebelum melaksanakan penyerbuan ke Batavia, komandan armada Inggris Henry Lidgbert Ball mengirim surat terlebih dahulu kepada Gubernur Jenderal di Batavia, Herman Willem Daendels. Isi suratnya memberitahukan bahwa armada Inggris akan memblokade Batavia dan seluruh pelabuhan di Jawa, juga akan menyita semua kapal yang keluar masuk pelabuhan. Surat tersebut tertanggal 22 Agustus 1800. Pemerintah Belanda di Batavia menjawab bahwa Nusantara (kini Indonesia) merupakan koloni yang menjadi tanggung jawab Belanda. Oleh karena itu Belanda akan mempertahankannya sampai tetes darah penghabisan.

Armada Inggris berangkat dari Malaka menuju Teluk Batavia pada 23 Agustus 1800. H.L Ball menjadi pemimpin atas penyerangan ke Batavia dengan lima kapal armadanya. Ia menaiki kapal fregat The Daedalus. Dalam pelayarannya menuju Batavia,

H.L Ball sangat menyadari bahaya apabila mengambil rute perairan sebelah barat Batavia karena ada Pulau Onrust yang akan menghadang armadanya. Strategi H.L Ball menghindari dari pantauan Onrust, rute dialihkan ke arah timur perairan Batavia. Muara Cilincing (Marunda) menjadi pilihan pendaratan dan dijadikan sebagai basecamp, depot logistik terakhir sebelum menyerbu Batavia. Muara Cilincing pada 1628-1629 pernah dijadikan pos pertahanan terdepan tentara Mataram untuk menyerbu Batavia. Inggris pada 1800 memanfaatkan lokasi yang sama karena Muara Cilincing sangat strategis untuk melumpuhkan Belanda.

Dari Marunda, armada Inggris bersiap-siap menuju Batavia yang jarak tempuhnya kurang dari setengah jam. Sesampainya di Batavia, armada Inggris disambut tembakan meriam dari kapal-kapal Belanda sebagai pernyataan perang. Terjadi perlawanan besar oleh Belanda sehingga misi H.L Ball tidak bisa dikatakan berhasil, justru H.L Ball dan armadanya meninggalkan Batavia. Tetapi ketika melewati Pulau Onrust, diluar dugaan Ball yang berpikir Onrust merupakan kekuatan militer Belanda, ternyata di Pulau Onrust sudah tidak ada benteng lagi, tidak punya armada, dan bukan lagi pos pertahanan terdepan. Hanya dijaga oleh pasukan yang tidak banyak jumlahnya. Untuk memastikannya, Ball membakar semua yang ada di Onrust. Pasukan Belanda di Onrust yang tak terbunuh menjadi tawanan Inggris. Bendera Inggris dipancang dan dikibarkan di Pulau Onrust sebagai pertanda bahwa Onrust dikuasai Inggris. Kejadian tersebut tercatat pada 9 November 1800 (de Haan,1922).

Cita-cita Inggris untuk menaklukkan Belanda yang menjadi sekutu Perancis tidak surut atas kurang berhasilnya blokade pada 1800. Cita-citanya tetap membara sampai kapan pun. Rencana penyerangan kembali disusun pada 1806 dengan skala penyerangan yang lebih besar.



Situasi pelabuhan Batavia
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

Penyerangan Inggris ke Batavia dan Onrust selalu dilakukan pada November. Dimungkinkan waktu penyerangan ini bagian dari strategi perang laut oleh armada Inggris karena armada Inggris punya kemampuan perang dalam keadaan laut badai. November dipilih karena bulan tersebut musim penghujan dan gelombang laut rata-rata mencapai 2 sampai 4 meter. Diperhitungkan bahwa pihak lawan tidak memiliki kemampuan berperang di laut saat badai. Armada Inggris jagonya!

Benar saja, pada 27 November 1806 tiba-tiba armada Inggris dengan kekuatan besar muncul di perairan Teluk Batavia.

Armada Inggris dipimpin oleh Edward Pellew. Inggris tidak berniat untuk melakukan pendaratan, yang dikehendaki adalah pertempuran di laut. Dengan tujuh kapal perangnya, Edward Pellew mendekati pelabuhan Batavia untuk mencari dan menghancurkan armada kapal perang Belanda. Ternyata kapal-kapal perang Belanda sudah kabur lebih dahulu ke arah Jawa Timur sekitar daerah Gresik. Yang dipergoki armada Inggris hanyalah 20 kapal dagang dan delapan kapal perang Belanda ukuran kecil-kecil yang dipimpin oleh Willem Hartsinck. Tanpa ampun semua dihancurkan dan ditenggelamkan oleh Inggris.

Setelah menghancurkan puluhan kapal Belanda di pelabuhan Batavia, armada Inggris melaksanakan operasi sweeping di perairan Teluk Batavia untuk mencari kapal Belanda yang masih berkeliaran.

Khawatir Pulau Onrust masih digunakan Belanda dijadikan sebagai pos pertahanan, maka pulau ini kembali dibumihanguskan Inggris. Setelah itu Inggris terus melakukan pengejaran ke setiap pelabuhan di Jawa hingga Gresik. Ketemu kapal Belanda, langsung bakar dan ditenggelamkan. Jawa menjadi terisolasi, blokade Inggris efektif.

Sejak 1811, kekuasaan Belanda atas Indonesia sudah tidak ada lagi. Kini berganti pemilik, Indonesia dibawah kekuasaan Inggris. Pulau Onrust tidak lagi berfungsi untuk kepentingan Belanda bahkan ditinggalkan karena sudah porak poranda.

Admiral Edward Pellew lahir 9 April 1757, seorang petinggi angkatan laut Inggris yang paling disegani karena mempunyai banyak pengalaman perang. Meninggal dunia pada saat-saat pensiun pada usianya yang lebih seratus tahun. 1833



Potrait Admiral Edward Pellew tahun 1804
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>



BAGIAN 12

**ENAM BENTENG BUNDAR
MENJAGA PERAIRAN**

Apabila kita berdiri di pantai utara Pulau Onrust, pandangkan mata ke arah timur laut, maka akan terlihat sebuah pulau kecil dengan sebuah landmark, tetenger Benteng Bundar. Pulau tersebut adalah Pulau Kelor yang menjadi lokasi favorit untuk diabadikan gambarnya. Benteng Bundar yang sama terdapat pula di Pulau Bidadari, namun tak terlihat dari arah pantai karena terhalang pohon-pohon besar. Ada dua Benteng Bundar lagi tetapi tidak terlihat keutuhannya bahkan nyaris hilang dari pandangan mata pelancong. Kedua Benteng Bundar itu berada di Pulau Cipir dan Pulau Onrust. Tersisa pondasinya saja.

Ada dua Benteng Bundar lagi yang benar-benar tak terlihat bahkan lokasinya pun tidak diketahui, tetapi dalam catatan sejarah keberadaannya disebut-sebut. Satu di Karang Mathilda dan satu lagi di Karang Trigosson. Di mana lokasi kedua tempat itu sekarang?

Ada dua bekas (sisa) pulau yang tenggelam, yakni pada selat antara Pulau Onrust dan Pulau Bidadari, dan satunya lagi terdapat pada selat antara Pulau Kelor dan Pulau Bidadari. Ciri sisa pulau ini adalah permukaan lautnya amat dangkal dan terdapat onggokan pasir dan karang yang tidak begitu luas. Penduduk Kepulauan Seribu menyebut sisa pulau ini dengan sebutan Gosong atau Karang Gosong yang artinya panas terbakar hingga tersisa arang. Kata Karang Gosong mungkin disalah ucapkan oleh Belanda menjadi Karang Trigosson. Mana Karang Mathilda dan mana Karang Trigosson belum bisa diketahui. Kedua nama tersebut tidak tertera dalam peta-peta lama.

Benteng Bundar yang terdapat di Pulau Kelor ini adalah bagian tengah yang tersisa. Seharusnya ada lingkaran luarnya lagi tetapi sudah runtuh akibat letusan Gunung Krakatau yang terjadi pada 1883 bahkan pada 1905 sisa bagian luarnya dibongkar.

Benteng Bundar pada tiap pulau di sekitar perairan Onrust dibangun pada 1850 atas instruksi Pemerintah Hindia Belanda dengan surat keputusan yang rahasia tertanggal 21 Januari 1849. Maksud pendirian Benteng Bundar ini adalah untuk melindungi areal tempat berlabuhnya kapal-kapal Angkatan Laut Hindia Belanda. Areal laut yang dijadikan sebagai pangkalan tersebut adalah perairan yang dikelilingi enam pulau yakni Pulau Onrust, Pulau Kelor, Pulau Bidadari, Pulau Cipir, Karang Mathilda, dan Karang Trigossou. Penempatan Benteng Bundar ini sangat tepat karena terjangkau dengan jarak pandang dan jarak tembak meriam (Meijer, 1990: 14-16).



*Benteng Bundar Pulau Kelor ketika dibongkar pada 1905. Dibongkar karena materialnya hendak digunakan untuk pembangunan Stasiun Cuaca di Pulau Onrust
sumber : <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/>*

Di Pulau Onrust, Benteng Bundar dibangun pada sisi utara pulau agar pandangan bisa ke semua arah. Konstruksinya tahan tembakan dan di atasnya cocok untuk dipasang meriam besar 80 pond, pada bagian bawahnya terdapat dua lantai ruang meriam yang bisa ditempatkan banyak meriam ukuran 30 pond. Bentuk Benteng Bundar yang sama dengan Pulau Onrust dibangun di Karang Mathilda dan Pulau Kelor. Sedangkan di Karang Trigosson dan Pulau Cipir dibangun Benteng Bundar dengan bentuk yang berbeda. Lantainya terdiri atas tiga lapis yang berfungsi sebagai ruang meriam. Benteng Bundar yang terdapat di Pulau Bidadari ukurannya lebih besar.



*Benteng Bundar yang masih tersisa di Pulau Bidadari, terlihat lingkaran luar dan lingkaran dalamnya. Struktur Benteng Bundar ini terungkap pada ekskavasi arkeologi yang dilakukan oleh Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta pada 1991.
sumber : koleksi foto museum bahari*

Benteng Bundar banyak terdapat di Eropa. Di Inggris saja terdapat 103 Benteng Bundar. Asia, Australia, dan Amerika juga memiliki Benteng Bundar yang bentuknya sama. Kenapa Benteng Bundar ini banyak terdapat di berbagai negara? Karena ampuh dalam menangkis serangan musuh. Terbukti ketika Corsica diserang habis-habisan oleh Inggris pada 1793, Corsica sanggup bertahan berkat adanya Benteng Bundar, walaupun akhirnya kalah.

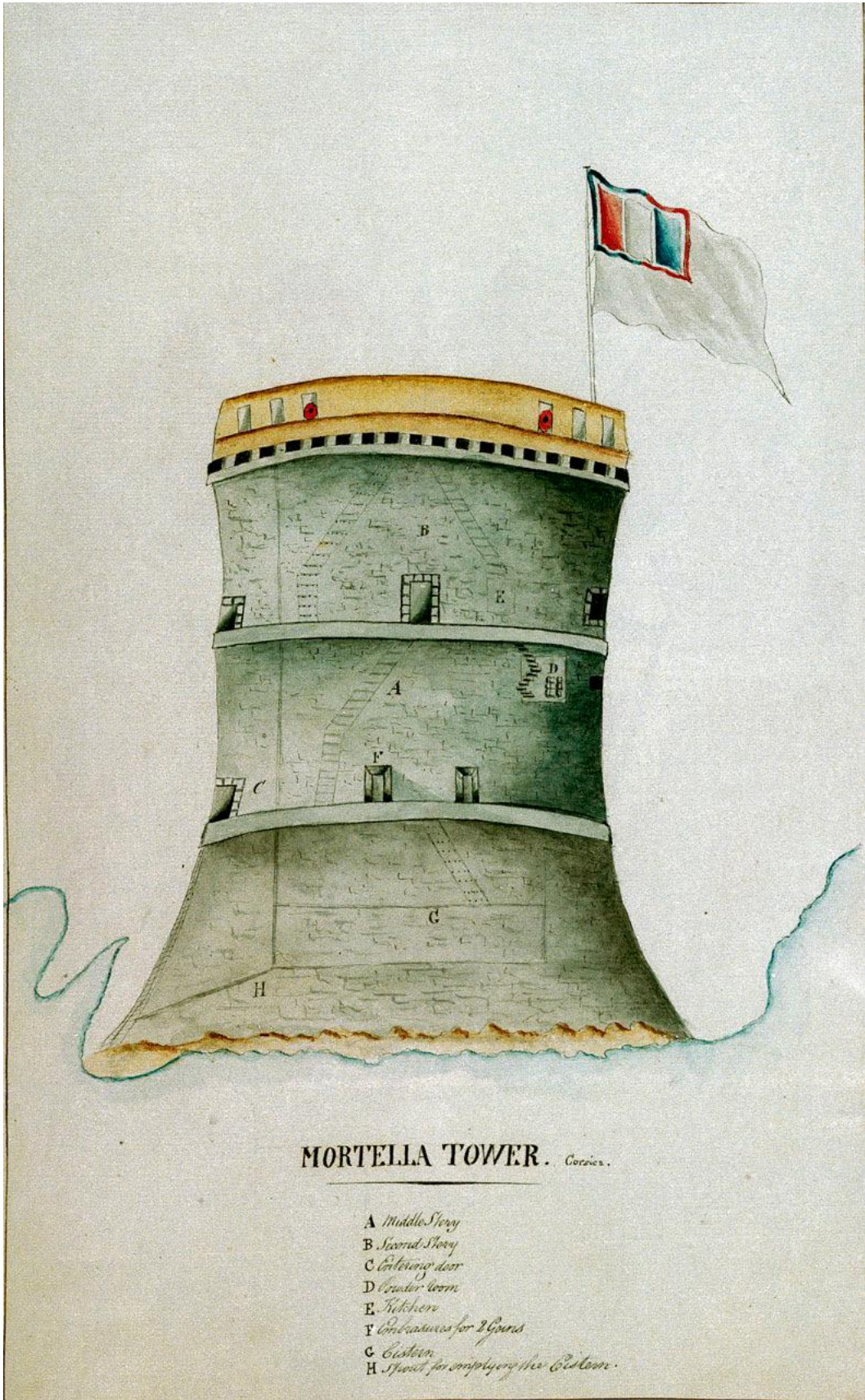
Corsica adalah satu dari empat pulau yang terletak di Laut Mediterranean. Tiga pulau lainnya adalah Sicilia, Sardinia, dan Siprus yang berada di sebelah Barat Italia dan Tenggara Perancis. Corsica masuk dari bagian negara Perancis, kebetulan Napoleon Bonaparte dilahirkan di pulau ini. Pada masa Revolusi Perancis (1789-1795) dan Perang Napoleonik (1795-1815) Inggris berseteru. Padahal letak kedua negara ini sangat berdekatan.

Corsica mempunyai tiga Benteng Bundar untuk menjaga Teluk Fiorenzo, salah satunya terletak di Martella Point yang merupakan kunci utama dalam mempertahankan Corsica. Ketika Inggris menyerang Teluk Fiorenzo, Benteng Bundar yang ada di Martella Point ditembaki bertubi-tubi, baik dengan senapan maupun meriam. Pasukan Corsica melakukan perlawanan sengit selama lima jam dari Benteng Bundar tersebut. Walaupun akhirnya kalah, angka korban tewas lebih banyak di pihak Inggris, 60 pasukan mati, sedangkan pihak Corsica hanya 22 orang. Namun tak lama kemudian Corsica dikuasai kembali oleh Perancis. Sejak itu Benteng Bundar yang berada di Martella Point dijaga oleh 38 tentara Napoleon dan diperlengkapi dengan tiga meriam besar. Berjaga-jaga bila ada serangan balik dari armada Inggris (Budhiman, 1992:50).

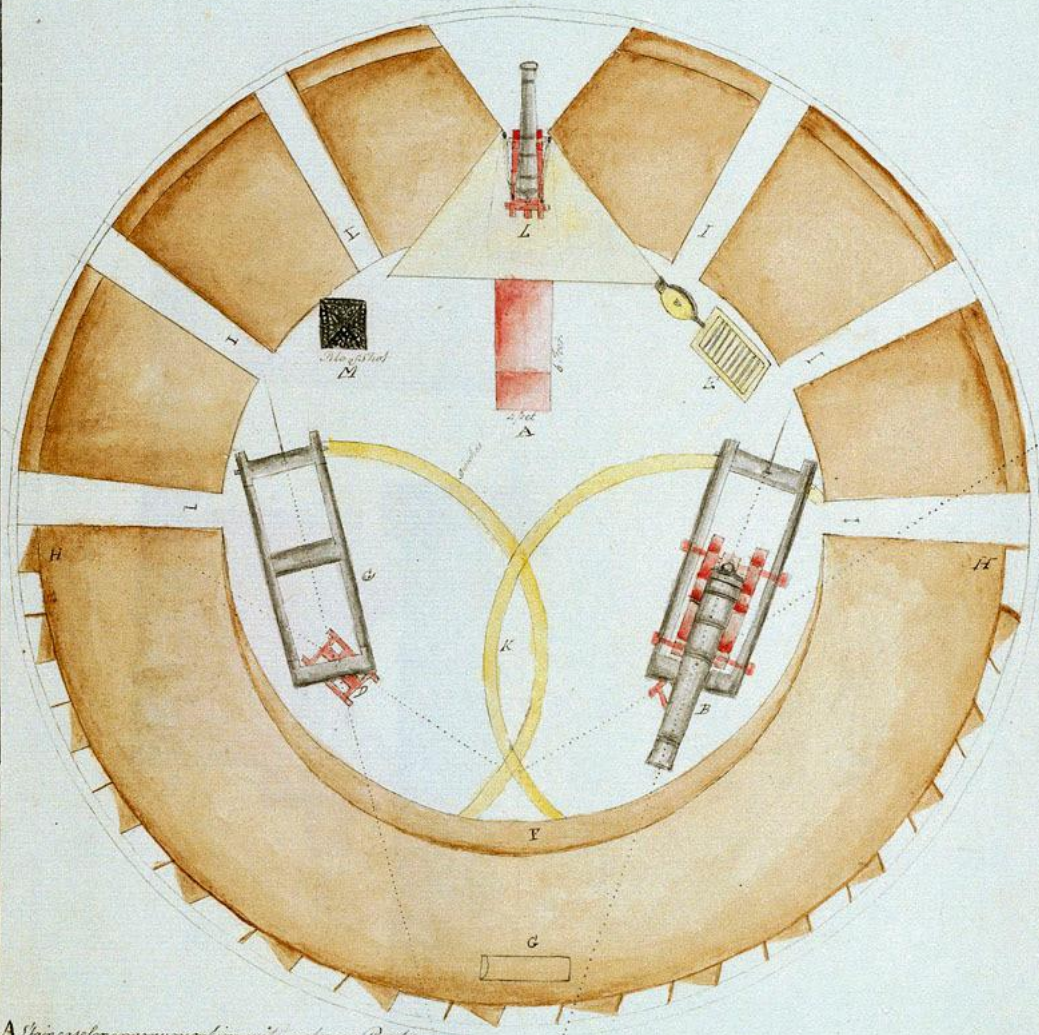
Benar terjadi serangan balik dari armada Inggris pada Februari 1794 dibawah pimpinan Jenderal Dundas dengan dua buah kapal HMS Juno dan HMS Fortitude untuk menguasai Benteng Bundar di Martella Point. Benteng Bundar dihujani tembakan meriam dari dua arah namun tetap kokoh dan tanpa ada korban dari pihak penjaga Benteng Bundar. Frustrasi tidak bisa menghancurkan Benteng Bundar, Inggris menambah armada kapalnya lagi berikut tambahan 1400 pasukan. Pertempuran berlangsung sengit selama dua hari. Akhirnya Inggris menguasai kembali Benteng Bundar tersebut walaupun 300 dari 1400 pasukannya tewas, sedangkan di pihak Corsica 30 pasukan. Ternyata Benteng Bundar ini cukup ampuh untuk defensif.



*Sisa Benteng Bundar di Martella Point, Corsica. Penduduk lokal menyebut benteng ini Torregiani, sedangkan Inggris menyebut Martello Tower
sumber : <https://en.wikipedia.org/>*



Inside view of Mordello Tower.



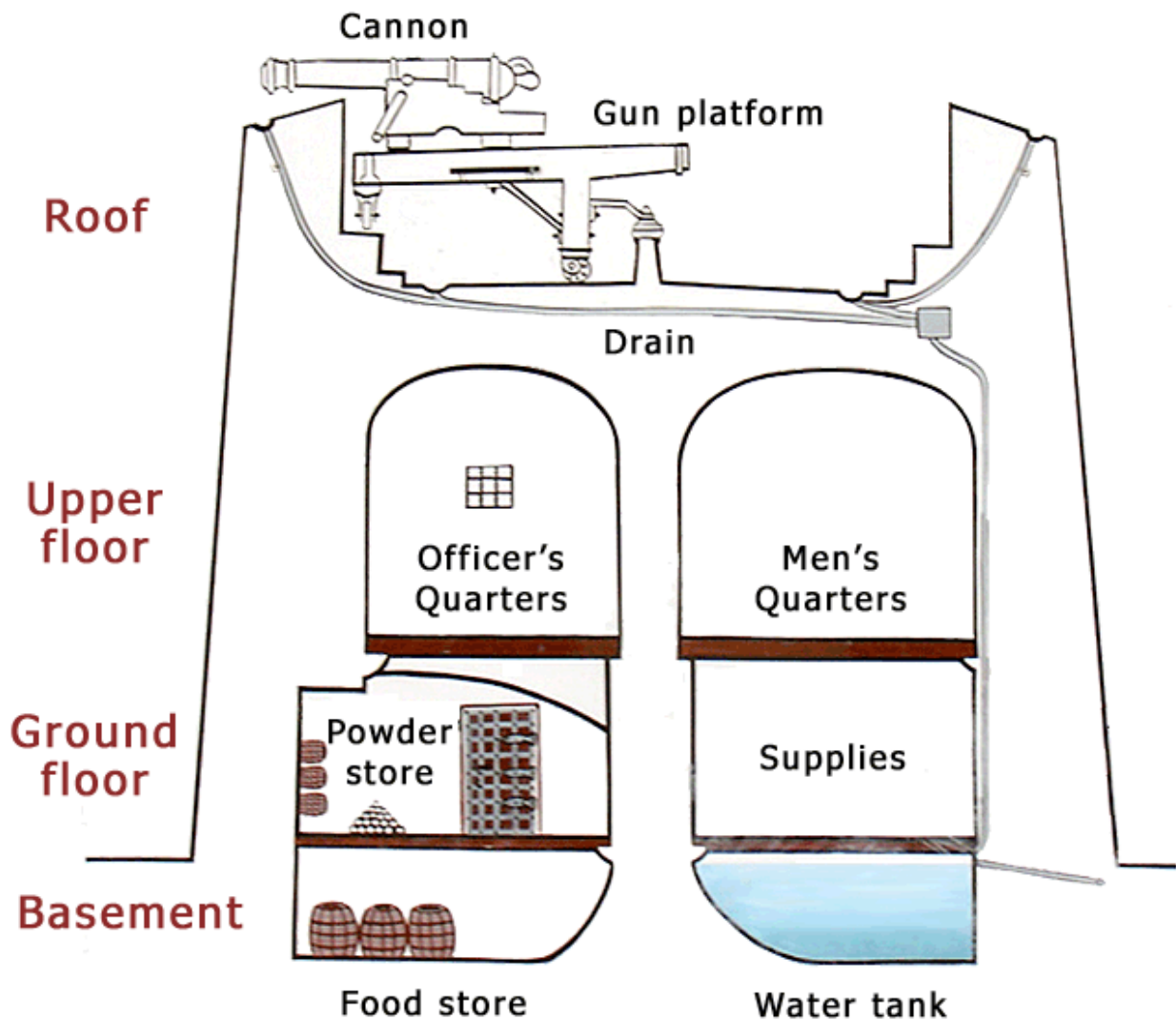
- A Stair case for communication with inferior Parts
- B Cannon carriage and Pedestal (Birds Eye View)
- C Alt. Place of the Cannon (Figures of the small one)
- D The small one
- E A Furnace with Bellows for hot balls
- F A Hatch thrown up to tricken the Cannon
- G Chimney
- H Trap holes for
- I To guard against Men and a few
- K Passage for the Cannon
- L A Sea Gunner
- M A Pill of Shot
- N Conduits for the Cannon.

Table de dimensions

1						
2						
3						
4						
5						
6						
	1	2	3	4	5	6

CFD

Konstruksi Benteng Bundar cukup sederhana, yang penting bentuk struktur dindingnya melingkar 360 derajat, karena dinding yang melingkar mempunyai kekuatan diterjang apa pun dari pada dinding yang lurus. Tingginya bisa mencapai 40 feet atau 12 meter terdiri atas dua lantai sebagai ruang meriam ukuran kecil sekaligus sebagai ruang komandan dan pasukan penjaganya yang berjumlah 15-20 orang. Pada bagian atasnya ditempatkan meriam ukuran besar. Dibuatkan juga tempat penampungan air (hujan) untuk persediaan air bersih dan makanan pada bagian basemen. Perancang Benteng Bundar ini adalah Giovan Giacomo Paleari yang menyelesaikan Torregiani (Benteng Bundar) di Corsica pada 1565.



Martello tower diagram
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

Inggris menyebut Benteng Bundar ini Martello Tower atau Menara Martello yang berasal dari kata Martella, nama lokasi benteng, tetapi penduduk setempat menyebutnya Torregiani. Benteng Bundar yang dibangun di Perairan Teluk Jakarta (Batavia) tidak ada catatan sejarah yang menyebut Menara Martello atau Torregiani. Tetapi bentuk benteng mirip Menara Martello.

Inggris meninggalkan Menara Martello Corsica pada 1803. Sebelum meninggalkannya, Menara Martello ini dibakar, namun terlebih dahulu dipelajari konstruksi dan sistem pertahanannya. Kemudian Inggris dan Irlandia menjiplak Menara Martello untuk dibangun pada sepanjang pantai Inggris dan Irlandia, jumlahnya hampir 103. Melihat konstruksinya yang sanggup menahan serangan, maka negara-negara Eropa lainnya juga ikut membangun Menara Martello, termasuk Belanda. Bahkan Belanda membangun pula Menara Martello di negara jajahannya seperti Indonesia. Di Perairan Teluk Jakarta dibangun enam benteng Menara Martello dan ada satu lagi di Pulau Nusa Kambangan.

Pekerjaan pembangunan Benteng Bundar pada enam pulau di perairan Teluk Jakarta dimulai pada 1850. Sementara pekerjaan sedang berjalan, Pemerintah Hindia Belanda berubah pikiran. Cukup dibangun empat Benteng Bundar. Pembangunan di Karang Mathilda dan Karang Trigossou dihentikan, padahal pekerjaan bagian bawah sudah selesai. Setelah empat Benteng Bundar selesai dikerjakan pada 1853, Benteng Bundar tidak difungsikan secara maksimal, bahkan pada 1871 Benteng Bundar yang terdapat di Pulau Onrust dibongkar. Karena kondisi kesehatan di keempat pulau tersebut tidak sehat banyak penyakit menular, sejak 1871 Pemerintah Hindia Belanda sama sekali tidak memfungsikan Benteng Bundar sebagai benteng pengawas, tetapi sebagai gudang. Nampaknya tidak ada rencana matang dalam pembuatan Benteng Bundar. Entah sampai kapan difungsikan sebagai gudang, tetapi sejak Gunung Krakatau meledak 1883 semua Benteng Bundar yang ada mengalami kerusakan yang akhirnya ditinggalkan begitu saja.

Ketika Pemerintah Hindia Belanda merencanakan pembangunan Stasiun Cuaca di Pulau Onrust pada 1905, dalam pelaksanaan pembangunannya dibutuhkan material bata yang banyak. Oleh karena itu bangunan-bangunan di Pulau Kelor, Pulau Cipir, dan Pulau Bidadari yang tak terpakai lagi harus dibongkar karena materialnya bisa digunakan untuk pembangunan fasilitas yang baru di Pulau Onrust dan Pulau Cipir.



*Benteng Bundar di Pulau Cipir ketika dibongkar pada 1905, materialnya untuk stasiun cuaca dan pembangunan karantina haji pada 1911
sumber : <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/>*

Ekskavasi arkeologi untuk mencari data bangunan Benteng Bundar di Pulau Bidadari, Pulau Kelor, dan Pulau Cipir telah memberi sumbangsih data bentuk dan penjelasan fungsi. Benteng Bundar Bidadari yang beberapa kali diekskavasi pada 1991-1992 oleh Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta (sekarang Dinas Kebudayaan) memberi penjelasan kepada kita bahwa Benteng Bundar tersebut struktur dan pembagian ruangnya sama persis dengan Menara Martello. Ditemukan enam ruang meriam yang sekaligus berfungsi sebagai asrama penjaga, bagian tengah dasarnya terdapat tempat penampungan air bersih, di sebelahnya ada depot amunisi. Bangunan terdiri atas dua lantai namun bagian atapnya tidak ditemukan karena sudah runtuh. Ada artefak yang menarik yang ditemukan yaitu alat pencetak peluru meriam, cannon ball. Menunjukkan bahwa kemungkinan di dalam Benteng Bundar ini ada juga aktivitas peleburan logam untuk pembuatan peluru. Sayang penelitian arkeologi atas Benteng Bundar ini belum tuntas. Mudah-mudahan bisa dilanjutkan (Budhiman, 1992: 124-186).



BAGIAN 13

**HAJI
BOLEH PULANG
SETELAH DIPERIKSA DI SINI**

Sebelum ada pesawat udara, para jemaah yang ingin menunaikan Haji menggunakan kapal laut bertenaga uap. Sebelum ada kapal uap, tentu menggunakan kapal kayu layar. Bayangkan berapa lama dari Nusantara menuju Mekkah. Bisa berbulan-bulan. Sanggup melaksanakan secara fisik bagi calon jemaah haji pada saat itu adalah syarat mutlak. Banyak juga jemaah haji yang wafat, baik ketika berangkat, selama haji, maupun ketika kembali ke tanah air. Biasanya wafat karena kelelahan atau terjangkit penyakit menular. Pemerintah Hindia Belanda tidak menginginkan para jemaah haji membawa pulang penyakit menular.

Belajar dari pengalaman bahwa kota Batavia pernah terjangkit penyakit menular maka Pemerintah Hindia Belanda membuat peraturan yang mengharuskan para jemaah haji sebelum tiba dari Mekkah diwajibkan masuk karantina untuk menjalani pemeriksaan kesehatan. Khusus embarkasi Batavia, disiapkan stasiun karantina di Pulau Onrust dan Pulau Cipir sejak 1911. Stasiun Karantina ini pada musim haji digunakan sebagai karantina haji. Selain musim haji, karantina ini digunakan untuk pemeriksaan dan perawatan pasien-pasien yang terinfeksi penyakit menular lain. Karantina di kedua pulau ini terus berfungsi hingga 1960-an.

Karantina di Pulau Onrust dan Pulau Cipir sanggup menampung 3.500 orang. Karantina Pulau Cipir dijadikan sebagai pemeriksaan awal, oleh karena itu hanya disediakan beberapa rumah pasien dan fasilitas rumah sakit. Orang-orang yang setelah diperiksa menunjukkan positif terinfeksi maka harus tinggal di Pulau Cipir, sedangkan yang negatif dibawa ke Karantina Pulau Onrust untuk dilakukan observasi. Di karantina Pulau Onrust disediakan 35 barak, yang setiap baraknya menampung 100 orang. Disediakan juga rumah sakit.

Pemerintah Hindia Belanda membangun Stasiun Karantina Penyakit Menular di Pulau Onrust dan Pulau Cipir ini dikaitkan juga dengan keikutsertaan Belanda dalam menandatangani Konvensi Kesehatan Internasional yang diselenggarakan di Paris pada 3 Desember 1903. Negara-negara peserta sepakat untuk mengambil langkah-langkah tindakan dan pecegahan terhadap epidemik penyakit tropis.

Pembangunan Stasiun Karantina baru diputuskan tujuh tahun kemudian setelah kesepakatan internasional, karena Belanda ingin karantina yang akan dibangun dilengkapi dengan fasilitas bertaraf kelas satu, yang artinya tersedia fasilitas penelitian, perawatan, ruang isolasi, dan tersedianya obat-obatan. Sedangkan kebutuhan pendukungnya adalah tersedia dokter, staf medis, peralatan medis, asrama, dan rumah dokter berikut stafnya.



*Karantina Penyakit Menular di Pulau Onrust, terlihat barak yang jumlahnya 35. Sebelahnya adalah Karantina Pulau Cipir, terlihat dermaga yang menjorok ke arah Onrust
sumber : Tropenmuseum*





*Foto kedatangan para jemaah haji
sumber : Tropenmuseum*



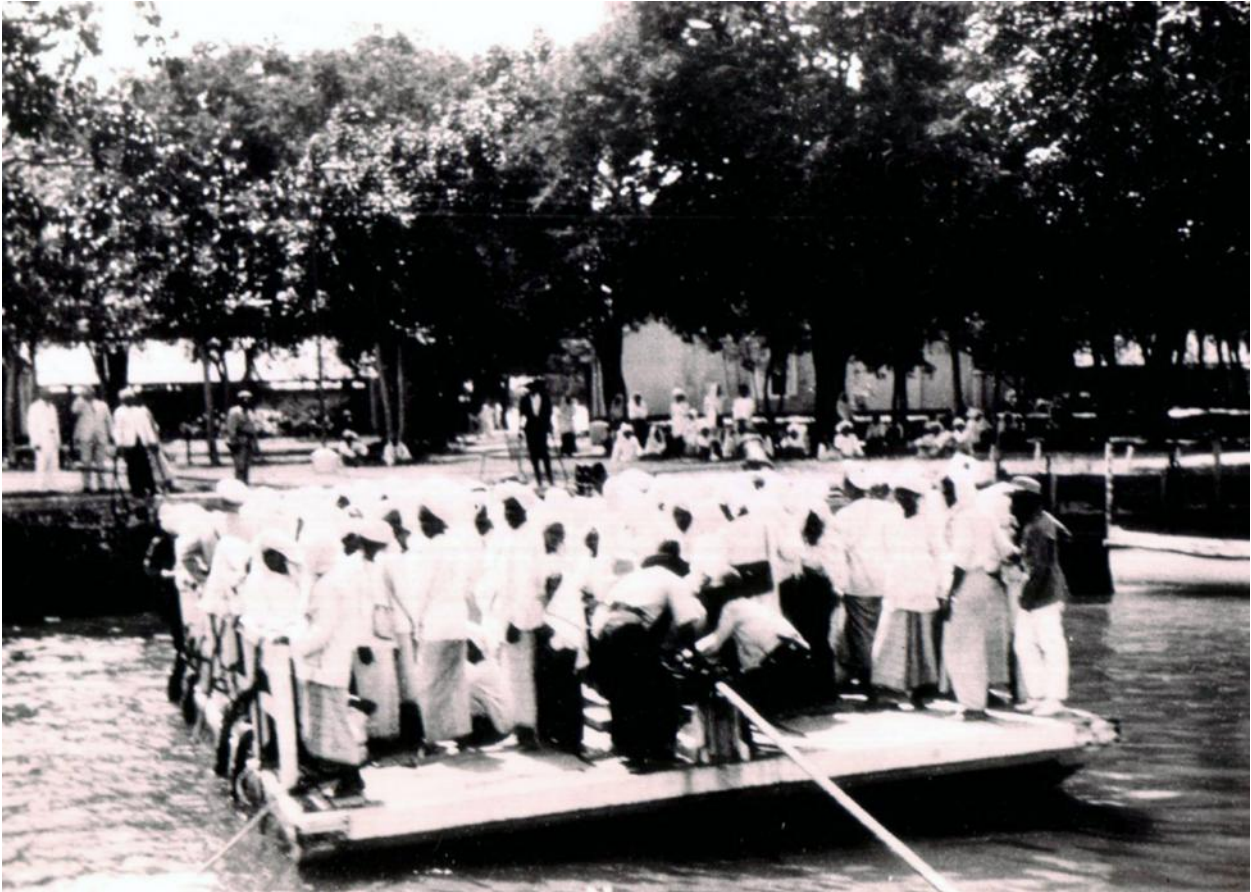
*Para jemaah haji sedang menunggu giliran pemeriksaan awal di Karantina Pulau Cipir
sumber : Tropenmuseum*

Jadwal penyelesaian pembangunan stasiun karantina dipercepat agar segera bisa digunakan mengingat kekhawatiran munculnya epidemik baru di Batavia. Pemerintah mengalokasikan anggaran sebanyak 607.000 Guilders. Ditargetkan pada akhir 1911 Karantina Pulau Onrust dan Pulau Cipir bisa digunakan. Ternyata target ini meleset dari jadwal. Pekerjaan baru selesai pada 1912.

Stasiun Karantina ini mempekerjakan tenaga medis yang berasal dari orang Eropa dan orang lokal. Tenaga kerja Eropa terdiri atas seorang dokter, seorang kepala perawat, 3 perawat, 4 supervisi, dan seorang ahli mesin. Sedangkan tenaga lokal terdiri atas seorang dokter, 8 perawat, 16 asisten perawat, 6 perawat (perempuan?), seorang juru tulis, dan 4 orang stokers. Tenaga kerja Eropa dibayar lebih tinggi daripada tenaga kerja lokal.

Bagaimana proses pemeriksaan kesehatan di karantina ini? Kapal-kapal laut yang datang tidak diperkenankan langsung menurunkan penumpang dan awak kapal ke Pelabuhan Tanjung Priok. Terlebih dahulu Kapten Kapal harus menjawab dua puluh pertanyaan dalam bentuk formulir isian yang diberikan oleh petugas syahbandar. Pertanyaan tersebut di antaranya adalah pelabuhan mana saja yang disinggahi sebelum sampai di Batavia, apakah pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi tersebut dinyatakan terinfeksi penyakit menular, apakah membawa penumpang jemaah haji atau emigran, adakah kasus penyakit menular yang terjadi di dalam kapal selama 21 hari terakhir, tindakan apa saja untuk mencegah tikus masuk ke dalam kapal, apakah kapal telah dibersihkan dari tikus-tikus sebelum kapal diberangkatkan. Masih banyak pertanyaan lainnya yang harus dijawab kapten.

Kapal diperbolehkan bongkar muat atau menurunkan penumpang dan awak kapal, sangat tergantung pada keputusan dokter pelabuhan Tanjung Priok. Bila jawaban kapten dalam formulir isian berindikasi positif, maka seluruh awak kapal, penumpang, barang bawaan berikut kapalnya harus diisolasi di karantina. Khusus untuk awak kapal dan penumpang terlebih dahulu menjalani pemeriksaan di Pulau Cipir, pakaian yang dikenakan harus ditanggalkan karena harus disemprot dan disterilkan demikian juga orangnya. Mereka diwajibkan mengenakan pakaian yang diberikan karantina. Apabila dalam pemeriksaan dinyatakan positif terinfeksi penyakit menular, maka orang tersebut harus tinggal di Pulau Cipir untuk dirawat, sedangkan mereka yang dinyatakan negatif dipindahkan ke Pulau Onrust dengan menggunakan pontoon, ereten besi dari dermaga Pulau Cipir yang menjulur ke Pulau Onrust.



*Pontoon mengangkut jemaah haji yang tidak terinfeksi penyakit menular menuju Pulau Onrust dari Pulau Cipir. Waktu tempuh hanya lima menit.
sumber : Tropenmuseum*

Basiroen Prawiroatmodjo adalah saksi hidup yang sempat diwawancarai pada 1982 (Laporan Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta). Beliau pernah menjadi juru tulis Karantina pada 1919 hingga 1958. Basiroen menuturkan, gajinya kecil dibanding pegawai lainnya yang berasal dari Belanda. Namun semua pekerjaannya dijalani dengan tekun dan disiplin. Selanjutnya dituturkan bahwa ada juga jemaah yang meninggal dunia baik ketika di Karantina Onrust maupun di Karantina Cipir. Khawatir jenazah terinfeksi penyakit menular, maka yang meninggal dunia dimakamkan di pulau lainnya, yakni Pulau Bidadari dan Pulau Kelor. Berapa hari para jemaah di Karantina Onrust? Seminggu jawab Basiroen, tetapi jemaah yang di Karantina Cipir bisa lebih dari seminggu karena bawa penyakit. Apakah karantina ini hanya untuk jemaah haji? Tidak, tambah Basiroen. Awak kapal dagang, baik dari Eropa maupun negara lain, bila terinfeksi penyakit akan dikarantina di sini.

Pemerintah Hindia Belanda sangat serius dalam mencegah penyakit menular. Untuk merawat para penderitanya saja sudah ditetapkan alokasi anggarannya. Biaya makan dan perawatan bagi warga Eropa yang terinfeksi sebesar dua Guilder, sedangkan untuk pribumi 65 Sen. Semua ini ditanggung Pemerintah.

Karantina di Pulau Onrust dan Pulau Cipir adalah karantina pertama di Indonesia, kemudian disusul dengan pembangunan karantina berikutnya di Pulau Rubiah di Sabang, pada 1950 dibangun di Surabaya, Semarang, dan Cilacap. Regulasi yang diberlakukan dalam pengelolaan karantina Quarantine Ordonantie staatblad no 27 tahun 1911. Dalam Quarantine Ordonantie, Karantina Pulau Onrust dan Karantina Pulau Rubiah masuk dalam kategori Pelabuhan Karantina Kelas Satu.

Jumlah jemaah haji mulai meningkat pada 1858 ketika dimulainya teknologi kapal besi bertenaga uap, terlebih setelah Terusan Suez dibuka sejak 1869. Sepuluh hingga dua puluh persen jemaah haji yang ada di Mekkah berasal dari Indonesia. Armada kapal laut yang mengangkut jemaah haji dari tanah air dimonopoli oleh perusahaan ekspedisi Belanda yang tergabung dalam Kongsi Tiga. Terdiri atas Perusahaan Rotterdamcshe Lloyd, Stoomvaartmatschappij Nederland, dan Stoomvaartmatschappij Ocean. Sejak 1928 monopoli ini dihentikan.

Jemaah haji Indonesia bertambah dua kali lipat pada 1920-an. Hampir 40 persen jemaah haji yang ada di Mekkah berasal dari Indonesia. Calon jemaah haji diberangkatkan dari beberapa embarkasi pelabuhan mana saja yang merupakan rute Kongsi Tiga namun tetap memenuhi prosedur pendaftaran. Banyak calon haji yang membeli tiket pergi saja. Karena calon haji berpikiran bahwa pulang ke tanah air belum tentu selamat, bisa saja wafat dalam perjalanan pergi atau wafat di Mekkah. Jadi untuk menekan biaya haji, cukup membeli satu tiket pergi saja. Tiket pulang beli di Jeddah.



*Para jemaah haji sedang menunggu giliran pemeriksaan awal di Karantina Pulau Cipir
sumber : Tropenmuseum*

Pada 1922 Pemerintah memberlakukan tiket PP (pergi-pulang) dan calon jemaah haji hanya diizinkan berangkat dari embarkasi pelabuhan yang telah ditentukan oleh Pemerintah. Juga jemaah haji diwajibkan membawa pas perjalanan (mungkin sejenis paspor) ke Mekkah yang ditandatangani oleh Pamong Praja. Jangan-jangan sebelum 1922 banyak haji yang tidak pegang paspor.

Setelah memegang Pas Perjalanan Haji, jemaah haji sebelum diberangkatkan dari embarkasi yang ditentukan harus menyerahkan Pas Perjalanan Haji kepada Penguasa Pelabuhan untuk ditandatangani. Setibanya di pelabuhan Jeddah, jemaah haji harus datang ke Konsulat Belanda untuk menukar Pas Perjalanan Haji dengan Pas Izin Tinggal selama musim haji. Kembali ke tanah air Pas tersebut sekali lagi ditandatangani oleh Penguasa Belanda. Namun sebelum sampai di pelabuhan, semua jemaah haji harus masuk karantina di Pulau Rubiah, Sabang atau karantina Pulau Onrust, Batavia.



*Rumah staf medis Karantina Pulau Onrust. Foto ini diambil pada 1930. Kini bangunan sebelah kiri sudah tinggal lantai dan pondasi saja, sedangkan bangunan sebelah kanan masih ada.
sumber : KITLV*





Kondisi sekarang Rumah staf medis Karantina Pulau Onrust. Foto ini diambil pada 2022. Kini bangunan sebelah kiri sudah tinggal lantai dan pondasi saja, sedangkan bangunan sebelah kanan masih ada.

sumber : Koleksi Museum Kebaharian

Sekarang jika anda berkunjung ke Pulau Onrust dan Pulau Cipir masih bisa menyaksikan sisa-sisa bangunan karantina terutama di Pulau Cipir relatif utuh. Terlihat bangunan-bangunan yang pernah berfungsi sebagai kamar pasien, rumah sakit, ruang serbaguna (hall), kamar mandi-kakus umum, dan bak persediaan air. Sedangkan sisa karantina di Pulau Onrust sebagian besar telah menjadi puing-puing. Bila anda melihat tonggak-tonggak kecil yang terbuat dari beton, tonggak itu berfungsi sebagai kaki-kaki tempat tidur sebuah barak. Sisa reruntuhan rumah sakitnya berada di depan rumah staf medis.



*Tampak dalam barak karantina Onrust, kini yang tersisa adalah tonggak-tonggak tempat tidur
sumber : Tropenmuseum*

Barak-barak karantina di Pulau Onrust dilengkapi dengan dua bangunan tambahan yang terpisah dari barak. Bangunan tersebut berfungsi untuk kakus jongkok dan cuci pakaian. Penampungan tinjanya sudah menggunakan sistem septictank, yang penempatannya tidak jauh dari kakus yang berderet-deret. Ekskavasi arkeologi belum bisa menjelaskan di mana para pasien mandi, sebab hingga kini belum ditemukan bukti sisanya. Setiap empat sampai enam barak dikelilingi oleh pagar plat baja dan kawat yang sekaligus berfungsi untuk mencegah tikus masuk. Maklum tikus pada saat itu menjadi sumber wabah leptospirosis, atau penyakit kencing tikus yang sangat membahayakan



*Tampak luar barak karantina Pulau Onrust, setiap barak dipisahkan dengan pagar, setiap empat atau enam barak dikelilingi pagar anti tikus
sumber : Tropenmuseum*

Kini ada empat bangunan yang ralatifutuhdariperiodesejarahKarantina Penyakit Menular di Pulau Onrust, yakni Bangunan Pengintai yang terletak di tepi dermaga selatan, dua bangunan yang belum diketahui fungsinya terletak di sisi kanan dermaga selatan, dan satu bangunan yang dikenal dengan sebutan rumah dokter (kini dijadikan sebagai museum kecil).





*Sisa reruntuhan bangunan karantina di pulau onrust
sumber : Koleksi foto Museum Kebaharian*



*Sisa reruntuhan bangunan karantina di pulau onrust
sumber : Koleksi foto Museum Kebaharian*



*Sisa reruntuhan bangunan karantina di pulau onrust
sumber : Koleksi foto Museum Kebaharian*





*Sisa reruntuhan bangunan karantina di pulau
onrust
sumber : Koleksi foto Museum Kebaharian*



*Sisa reruntuhan bangunan karantina di pulau onrust
sumber : Koleksi foto Museum Kebaharian*





*Sisa reruntuhan bangunan karantina di pulau onrust
sumber : Koleksi foto Museum Kebaharian*



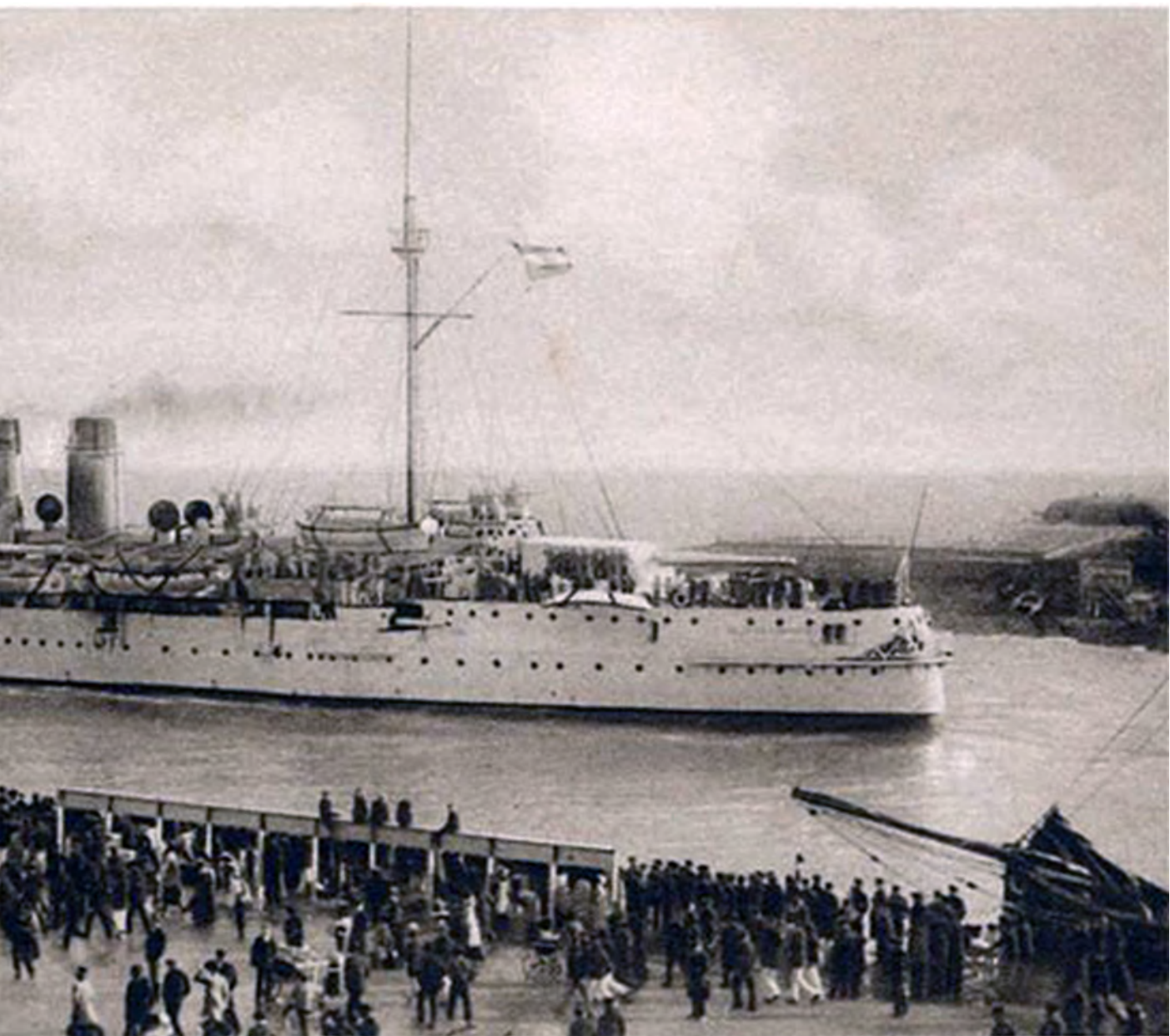
BAGIAN 14

**PEMBERONTAKAN BERDARAH
DI ATAS KAPAL DE ZEVEN PROVINCIE**

Pada 4-10 Pebruari 1933 Kapal Perang Belanda De Seven Provincien dikuasai oleh Anak Buah Kapal (ABK) yang sebagian besar berkebangsaan Indonesia. Awalnya para ABK ini melakukan pemogokan kerja namun berkembang menjadi pemberontakan atas ketidakadilan Perwira Belanda dalam memperlakukan ABK Indonesia. Ketidakadilan Belanda di antaranya adalah adanya perbedaan perlakuan warna kulit antara ABK Belanda dengan ABK Indonesia, perbedaan gaji, dan sikap perwira Belanda yang angkuh. Sebenarnya ada alasan eksternal yang mendorong terjadinya pemberontakan, yakni kondisi sosial ekonomi dan politik yang terjadi di Indonesia. Banyak buruh yang kena PHK (Pemutusan Hubungan Kerja) akibat banyak pabrik (gula) bangkrut. Maka rakyat tidak mampu lagi membeli barang kebutuhan hidup. Selain itu harga produksi pertanian merosot tajam.

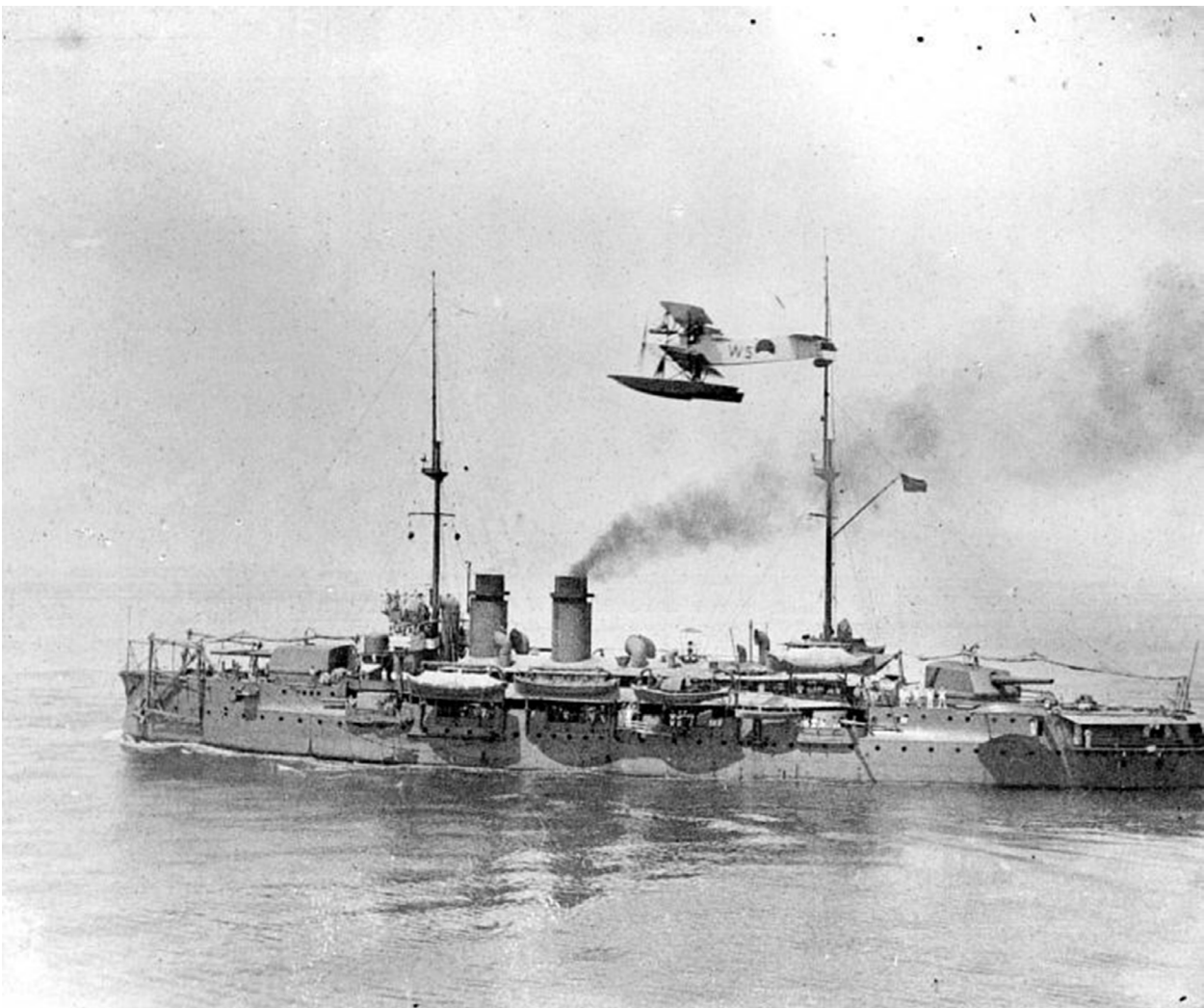
Berkembangnya pengaruh nasionalisme yang revolusioner pada saat itu juga menjadi pemicu pemberontakan. Pemberontakan terjadi ketika berada di Pelabuhan Olele, Aceh. Berakhir dengan sangat dramatis ketika kapal yang dikuasai pemberontak sedang berada di perairan Selat Sunda. Atas perintah Menteri Pertahanan Belanda, Decker, Kapal de Zeven Provincien diserang dari udara untuk menumpas dan melumpuhkan para pemberontak. Pesawat Tempur Dornier menghujamkan peluru ke arah de Zeven Provincien, dan sebuah bom dilepaskan tepat di atas kapal. Dan yang terjadi adalah bergelimang darah, 23 pemberontak tewas. Pemberontakan dipadamkan pada 10 Pebruari 1933. Seluruh pemberontak yang masih hidup dibawa ke Pulau Onrust sebagai tawanan. Mereka diborgol dan disiksa selama 7-9 bulan.





*Kapal perang De Zeven Provinciën termasuk pendukung utama dalam kekuatan Maritim Belanda di Indonesia yang dipersiapkan pula untuk Perang Pasifik melawan Jepang. Kapal ini dibangun di Amsterdam pada 1908 dan beroperasi pada 1910.
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>*

De Zeven Provinciën adalah kapal Perang Belanda dengan teknologi canggih pada zamannya, dibuat di Amsterdam pada 1908 diselesaikan pekerjaannya pada 1910 dan langsung dioperasikan. Kapal perang ini berukuran 6.530 ton, dengan panjang kapal 101,5 meter, lebar 17,1 meter, dan draft 6,15 meter. Maksimum kecepatannya hampir 16 Knots, dan sanggup menampung 448 – 460 ABK. Kapal perang ini dipersenjatai dengan beberapa pucuk senjata 2x280 mm (11 Inchi), 4x150 mm (6 inci), 10x75 mm (3 inci), dan 4x37 mm guns, serta mortal 75 mm. Reputasi de Zeven Provinciën cukup gemilang karena merupakan pendukung utama posisi maritim di Hindia Belanda (Indonesia). Pernah berkeliling dunia. Pada 1943 bernasib malang, tenggelam dibom pesawat tempur Jepang di Surabaya.



*De Zeven Provinciën ketika diserang pesawat Dornier untuk menumpas para pemberontak, dikabarkan 16 pemberontak tewas, sedangkan di pihak ABK Belanda hanya beberapa yang tewas.
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>*

Terjadinya pemberontakan di atas kapal De Zeven Provinciën menjadi pembicaraan internasional, banyak media yang memberitakan pemberontakan tersebut. Namun Belanda selalu menutup-nutupi kejadian agar tidak menjadi pemberitaan yang besar lagi. Soalnya peristiwa tersebut sangat memalukan Pemerintah Belanda. Pembredelan koran-koran yang memuat berita tersebut dilakukan Pemerintah. Salah satu koran terbesar di Indonesia, Soeara Oemoem dibredel atas perintah Gubernur Jenderal Hindia Belanda de Jonge. Bahkan koran yang terbit di Belanda pun harus disensor, salah satunya adalah koran Voorwaart yang mempublikasikan peristiwa pemberontakan.

Di kalangan Parlemen Belanda terjadi pro dan kontra dalam pandangannya terhadap pemberontakan de Zeven Provinciën. Kelompok kapitalis menuduh komunis berada di belakang pemberontakan. Ada juga yang berpandangan moderat. Mereka mengatakan pemberontakan tersebut murni dilakukan secara spontan oleh para ABK akibat rencana pemotongan gaji.

Pemberontakan de Zeven Provinciën yang gagal ini mengundang para sejarawan Belanda untuk melakukan penelitian. Loe de Jong mengungkapkan peristiwa pemberontakan de Zeven Provinciën muncul akibat tekanan pemerintah Belanda terhadap gerakan Nasionalis revolusioner dan Partai Komunis. Namun sejarawan JCH Blom tidak sependapat. Menurutnya pemberontakan ini adalah pemberontakan spontanitas yang tidak terencana akibat kecilnya gaji yang diterima oleh para ABK bangsa Indonesia dan bangsa Belanda.

Peristiwa pemberontakan menjadi lebih dramatis ketika Pemerintahan Belanda melakukan operasi penumpasan. Setidaknya dilaporkan 23 ABK tewas, namun tidak dijelaskan secara rinci jumlah korban kedua belah pihak. Mungkin karena pihak pemerintah Belanda tidak mau mempublikasikan korban. Namun penuturan saksi sejarah seperti M. Sapija dan Maud Boshart dan juga beberapa saksi lainnya mengatakan jumlah korban tewas di pihak pemberontak sekitar 16 orang dari 184 ABK Indonesia yang berada di kapal de Zeven Provinciën, sedangkan pemberontak yang masih hidup atau terluka seluruhnya dibawa ke Pulau Onrust. Cerita ini tertuang dalam buku karya M.Sapija yang berjudul Sedjarah Pemberontakan di Kapal Tujuh (Zeven Provinciën) yang terbit pada 1960 dan buku karangan Maud Boshart yang berjudul De Muiterij op de Zeven Provinciën yang terbit pada 1978.

Bagaimana cerita dramatik pemberontakan yang berakhir pada 10 Pebruari 1933? Berikut ini adalah beberapa cuplikan ceritanya.

2 Januari 1933 Kapal Perang de Zeven Provinciën diberangkatkan dari pangkalan Angkatan Laut Hindia Belanda di Surabaya menuju Sabang, Sumatera untuk melakukan tugas rutin patroli laut terutama perairan Indonesia bagian Barat. Kapten Letnan P. Eikenboom dipercaya sebagai komandan kapal yang membawa 460 personel yang terdiri

atas 30 perwira, 26 bintara, 141 ABK bawahan bangsa Belanda, sedangkan sisanya adalah ABK bawahan bangsa Indonesia, tujuh di antaranya adalah bintara.

Sebelum de Zeven Provincien diberangkatkan, sudah terjadi keresahan di kalangan ABK baik bangsa Indonesia maupun bangsa Belanda karena mendengar desas-desus pemotongan gaji akibat resesi. Protes diam-diam dan protes terang-terangan yang dilakukan ABK yang tergabung dalam serikat buruh sangat meresahkan pikiran Kapten Eikenboom, sehingga kapten mengadakan briefing satu hari sebelum kapal diberangkatkan. Kapten berkata, "Sebagai seorang bapak daripada kamu sekalian yang ada di dalam kapal ini, saya perlu memberitahukan kepada kalian bahwa penurunan gaji tidak jadi dilakukan. Boleh jadi pembatalan ini hanya sifatnya sementara tapi bisa jadi juga untuk selamanya. Tetapi saya harapkan hal ini tidak akan menimbulkan kesukaran-kesukaran selama pelayaran yang akan kita adakan untuk menuju Pulau Sumatera. Perlu saya beritahukan pula bahwa besok pagi tanggal 2 Januari kita akan berlayar selama tiga bulan di perairan Sumatera!"

5 Januari 1933 de Zeven Provincien singgah di Pelabuhan Tanjung Priok untuk mengisi bahan bakar batu bara. Kemudian kapal melanjutkan perjalanan ke Padang, tiba di Pelabuhan Padang pada 13 Januari.

Selama di Padang, seluruh personel de Zeven Provincien diundang Jamuan Makan Persahabatan oleh Koninklijk Nederlandsch Indie Leger atau yang lebih dikenal dengan sebutan KNIL. Acara ini sudah direncanakan yang bertujuan untuk meredakan ketegangan di kalangan ABK.

20 Januari 1933 kapal sampai di Pelabuhan Sibolga. Sepanjang perjalanan ke Sibolga, para ABK sering protes terang-terangan karena diperlakukan tidak adil terutama masalah jatah makan. Para ABK hanya makan nasi dan ikan asin yang rasanya sudah tidak enak lagi karena stock lama. Sedangkan para perwira dan bintara terutama bangsa Belanda mendapat jatah makan yang lebih enak. Kondisi ini kadang-kadang memicu pertengkaran, namun masih bisa diatasi Eikenboom.

27 Januari 1933 de Zeven Provincien tiba di Pelabuhan Sabang. Saat merapat ke pelabuhan, Maud Boshart, seorang ABK bangsa Belanda yang pro terhadap keluhan dan tindakan para ABK bangsa Indonesia tak sengaja mendengar berita di ruang radio kapal bahwa di Surabaya sedang terjadi pemogokan besar-besaran yang dilakukan oleh para ABK yang menolak penurunan gaji. Kapten Eikenboom dan para perwira menutup-nutupi berita terjadinya pemogokan di Surabaya untuk menghindari aksi pemogokan yang sama di kapal de Zeven Provincien. Maud Boshart memberitahukan apa yang didengarnya lewat radio kepada rekan ABK lainnya secara sembunyi. Informasi Maud Boshart ini membuat sebagian besar ABK menggalang solidaritas bertekad melakukan pemogokan seperti rekan-rekannya di Surabaya.

28 Januari 1933 ABK meminta izin untuk merayakan Hari Raya Idul Fitri bersama di sebuah bioskop di Sabang. Perayaan hari raya ini adalah alasan agar diberi izin turun ke darat. Rencana sesungguhnya adalah pertemuan rahasia untuk membahas pemogokan masal di atas kapal. Polisi diminta pemerintah untuk mengawasi perayaan.

Polisi curiga kenapa ada 30 ABK bangsa Belanda yang ikut hadir dalam acara itu, padahal mereka bukan beragama Islam. Pertemuan rahasia sulit berlangsung karena banyak polisi. Bagaimana agar pertemuan rahasia bisa berlangsung? Beberapa ABK membakar pasar terdekat agar polisi meninggalkan bioskop untuk mengamankan pasar yang sedang terbakar.



*Maurits (Maud) Boshart pada usia 28 tahun sedang menjalani masa tahanannya di Pulau Onrust selama 9 bulan, kemudian dipindahkan ke Madura dan Sukamiskin Bandung untuk menjalani sisa tahanannya 10 tahun
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>*

28 Januari 1933 ABK meminta izin untuk merayakan Hari Raya Idul Fitri bersama di sebuah bioskop di Sabang. Perayaan hari raya ini adalah alasan agar diberi izin turun ke darat. Rencana sesungguhnya adalah pertemuan rahasia untuk membahas pemogokan masal di atas kapal. Polisi diminta pemerintah untuk mengawasi perayaan.

Polisi curiga kenapa ada 30 ABK bangsa Belanda yang ikut hadir dalam acara itu, padahal mereka bukan beragama Islam. Pertemuan rahasia sulit berlangsung karena banyak polisi. Bagaimana agar pertemuan rahasia bisa berlangsung? Beberapa ABK membakar pasar terdekat agar polisi meninggalkan bioskop untuk mengamankan pasar yang sedang terbakar.

30 Januari 1933 berita pemogokan besar-besaran yang terus berlangsung di Surabaya bukan lagi rahasia. Berita ini terdengar di radio bahkan sesama ABK saling menginformasikan secara terang-terangan. Suasana gaduh para ABK membuat pusing Eikenboom, sang komandan.

Untuk meredam kegelisahan ABK, Eikenboom mengumpulkan semua ABK untuk diberi penjelasan dan nasihat-nasihat agar tidak ikut-ikutan melakukan pemogokan, karena pemogokan akan merugikan negara dan diri sendiri. Eikenboom mencoba untuk menenangkan ABK...“Berita yang saya terima mengatakan bahwa sekarang ini telah terjadi pemogokan dikalangan Angkatan Laut di Surabaya. Saya harap jangan sampai kalian meniru contoh yang jelek untuk mengadakan pemogokan juga di kapal ini dengan alasan bahwa kalian tidak dapat menyetujui penurunan gaji. Saya sangat menyesal bilamana kalian berbuat sesuatu yang tidak baik, karena di kapal ini sayalah yang bertanggung jawab. Jadi saya harap semua ABK de Zeven Provincien jangan sampai ikut dalam aksi pemogokan seperti yang terjadi di Surabaya itu !...”

Penjelasan Eikenboom tidak berhasil meredakan keresahan para ABK. Terjadi penggalangan ABK yang ingin bergabung melakukan pemogokan. Nama-nama didaftar, dari kalangan ABK Indonesia yang terdaftar ikut pemogokan di atas kapal de Zeven Provincien di antaranya adalah Paraja, Rumambi, Gosal, Kawilarang, Tumuhena, Soewarso, Hendrik, Kaunang, Posuma, Suidana, Supusepa, Luhulima, Abas, Tuanakota, Pelupessy, Delakrus, Soepadjan, Achmad, Tuhumena, Parinusa, Manuputti, Abdullah, Sapija, Hidajat, Wahab, Saleh, Katanghado, Soebari, Hardjosurja, Tatipikalawan, Ali Partodihardjo, Sagino, Amir, Said Bini, Miskam, Ketutu Kramas, Mochamad Basir, Simon, Kasueng, Koliot, Suahardjo, Ardani, Abdoelkarim, Sarif, Ramelan dan masih banyak lainnya. Tanggal yang ditetapkan untuk melaksanakan aksi mogok adalah 4 Pebruari 1933.

4 Pebruari 1933, pukul 20.30 aksi pemogokan diubah menjadi aksi pemberontakan. Seluruh pemberontak siap-siap untuk melaksanakan tugas masing-masing yang sudah diarahkan oleh Kawilarang yang diangkat menjadi Komandan Pemberontak.

Pukul 20.30: Langkah pertama yang diambil oleh para pemberontak adalah

mencuri seluruh senjata berikut amunisinya yang disimpan di gudang. Kebetulan ketika operasi ini dilakukan, sebagian besar perwira ada di darat sedang pesta. Begitu juga Eikenboom sedang di darat. Oleh karena itu gerakan pemberontak tidak terlalu banyak hambatan. Namun ada seorang pengkhianat dari ABK Belanda, yang diam-diam turun ke darat menemui Eikenboom yang melaporkan bahwa kapal akan dikuasai ABK yang memberontak. Pengkhianat tersebut adalah Kopral Haastrecht.

Kawilarang memerintahkan Soebari yang bekerja dalam ruangan makan para perwira untuk memeriksa semua pistol yang ada di ruangan perwira dan memerintahkan Hardjosurja yang bekerja di dalam ruang makan bintangara untuk memeriksa tempat penyimpanan senjata dan amunisi.

Tatipikalawan masuk melalui cerobong asap kapal dengan cara diam-diam turun ke bawah menuju kamar mesin dibantu oleh Ali Partodihardjo. Mereka mulai memanaskan mesin tanpa diketahui perwira Belanda bahwa mereka sedang mengadakan persiapan di kamar mesin untuk memberangkatkan kapal. Parinussa dan Suwarso, beserta rekan lainnya ditugaskan untuk mengamati orang Belanda yang dicurigai dan juga membantu menaikkan sekoci jika kapal berangkat.

Pukul 22.00: Petugas piket Belanda yang bernama Van Boven (letnan laut kelas dua) baru mengetahui bahwa sebagian besar amunisi dalam lemari di atas geladak hilang. Para perwira Belanda curiga terhadap salah seorang ABK Indonesia yang bernama Paraja karena sering kali masuk ke ruang penyimpanan amunisi. Paraja ditangkap untuk diminta keterangannya. Namun terlebih dahulu Paraja minta izin untuk mengenakan seragamnya karena saat itu dia sedang mengenakan kaos dan celana pendek. Kesempatan ini tidak disia-siakan Paraja, sebab ia tahu bahwa jumlah pihak lawan tidak sebanyak kekuatan pemberontak karena sebagian perwira dan ABK Belanda sedang di darat. Tanpa dicurigai para perwira, Paraja berlari meninggalkan para perwira. Namun bukan untuk ganti baju tetapi turun menuju ruangan makan ABK Indonesia tempat 190 ABK Indonesia dan 50 ABK Belanda sudah berkumpul bersenjata lengkap. Setibanya di ruang makan, Paraja berteriak "Hai, Saudara-saudara sekalian, sekarang sudah tiba saatnya untuk berontak, marilah kita berontak, ayo, serbu sekarang!"

Kawilarang yang mendengar suara Paraja langsung meniup peluit sebagai tanda pemberontakan dimulai pada pukul 22.00. Penyerangan hebat secara mendadak diadakan dibawah pimpinan Paraja, Gosal, Suidiana, Mintje J, Parinussa, dan Suahardjo. Untuk memimpin ABK bangsa Belanda penyerangan dilakukan oleh Boshart dan Dooyeweerd, 15 orang lainnya langsung menguasai dan bekerja di kamar mesin.

Van Boven dan para perwira lainnya sangat terkejut dengan kejadian pemberontakan yang begitu cepat. Rekan-rekan Van Boven juga ikut panik, langsung pucat ketakutan setengah mati. Para perwira itu kemudian ditangkap dan dikumpulkan dalam satu

ruangan makan para perwira.

Agar setiap gerakan pemberontak tidak diketahui dari daratan maka semua lampu di kapal de Zeven Provincien dipadamkan. Hanya pada bagian sebelah muka saja lampu menyala karena di situ adalah markas utama pemberontak.

Ada satu ruangan lagi yang belum dikuasai oleh pemberontak yaitu ruangan radio. Di sana terdapat seorang perwira Belanda, Baron Devos Van Steenwijk yang sedang mengancam seorang kelasi Belanda untuk segera menyiarkan pengumuman radio yang mengatakan telah terjadi pemberontakan di atas kapal de Zeven Provincien. Kopral Maud Boshart, ABK Belanda dan kawan-kawannya yang ikut pemberontak menuju ke ruang radio untuk mengambil alih. Boshart yang berjiwa revolusioner itu mencabut pistolnya sambil memerintahkan perwira itu untuk meletakkan senjata, sambil berseru ..Ga Weg, jij, of ik schiet yang artinya pergi dari situ atau saya tembak. Steenwijk ketakutan dan menyerah.

Pemberontakan untuk menguasai kapal de Zeven Provincien sangat mencekam. Sebagian perwira disandera, tetapi sebagian lagi ada yang meloloskan diri. Di antara yang meloloskan diri adalah Vels dan Bolhouwer, perwira yang bertugas menjaga kapal selama Eikenboom dan rombongannya masih di darat. Dua perwira ini meloloskan diri lewat jendela kapal dan berenang menuju daratan. Salah seorang pemberontak menembaknya, tetapi tidak kena sasaran.

Para perwira Belanda lainnya juga ada yang lolos melarikan diri dengan cara berenang menuju daratan. Sebelum itu mereka sempat mengunci kemudi kapal. Di tengah kesulitan karena kemudi terkunci, Kawilarang dengan tangkas menggunakan dua buah mesin Stuurboord dan backboard sebagai pengganti kemudi yang sudah lumpuh itu. Kawilarang dan anak buahnya berhasil membawa de Zeven Provincien keluar dari Pelabuhan Ule-le, Sabang. Ke mana tujuannya? Surabaya.

5 Pebruari 1933 pemimpin pemberontakan menyiarkan berita melalui radio kapal dalam bahasa Belanda, Inggris, dan Indonesia yang dibacakan oleh Rumambi sebagai berikut:

“Kapal perang de Zeven Provincien sekarang berada dibawah kekuasaan kami, anak buah kapal de Zeven Provincien berbangsa Indonesia, dengan bermaksud menuju Surabaya. Sehari sebelum tiba kami akan menyerahkan komando kembali kepada komandan semula. Maksud kami adalah memprotes pemotongan gaji yang tidak adil dan menuntut agar rekan-rekan kami yang ditahan pada waktu berselang segera dibebaskan! Keadaan dalam kapal aman tidak ada paksaan dan tidak ada orang yang terluka”

Mendengar berita dikuasainya de Zeven Provincien oleh para pemberontak, kapal

perang Aldebaren diperintah untuk mengejar de Zeven Provincien. Eikenboom dan beberapa perwiranya turut serta dalam pengejaran tersebut. Aldebaren mendekat, tetapi Kawilarang langsung mengirimkan isyarat jika kapal Aldebaren mendekat maka akan ditembak. Setelah melihat isyarat itu kapal Aldebaren tidak berani lebih dekat, tetapi tetap menjaga jarak. Kapal perang penyapu ranjau de Goudenleeuw menyusul untuk melakukan pengepungan pemberontak. Tetapi de Goudenleeuw juga tidak berani mendekat karena de Zeven Provincien dilengkapi dengan persenjataan jarak jauh yang canggih. Saat pengepungan ini de Zeven Provincien sudah berada di atas perairan dekat Pulau Beureuh.

6 Pebruari 1933, de Zeven Provincien yang diawaki para pemberontak terus melanjutkan perjalanannya. Kapal Aldebaren dan de Goudenleeuw sudah tertinggal jauh, bahkan urung melakukan pengejaran karena jika terjadi serangan, kedua kapal ini akan dikalahkan de Zeven Provincien.

7 Pebruari 1933, de Zeven Provincien berada di dekat perairan Pulau Simeuleu, Pulau Nias, Pulau Tapaktuan, dan Pulau Sinabang. Tidak terdengar lagi adanya ancaman dari pihak Angkatan Laut Belanda.

8 Pebruari 1933, de Zeven Provincien berada di atas perairan dekat Pulau Mentawai. Sesuai dengan janji para pemberontak yang tidak akan melukai para sandera sebelum tuntutan mereka dipenuhi, para sandera tetap diperlakukan dengan baik tanpa paksaan.

9 Pebruari 1933, de Zeven Zeven Provincien sudah berada di perairan sebelah barat Bengkulu. Tidak ada tanda-tanda penyerangan dari pihak Angkatan Laut Belanda. De Zeven Provincien terus melanjutkan perjalanan menuju Selat Sunda

10 Pebruari 1933 pukul 09.00 de Zeven Provincien sudah berada di perairan Selat Sunda. Kawilarang meminta seluruh anak buahnya tetap waspada, karena posisi kapal sudah dekat dengan Pelabuhan Tanjung Priok. Kemungkinan serangan pihak Angkatan Laut Belanda bisa terjadi dalam hitungan menit.

Sesungguhnya Pemerintah Hindia Belanda terus-menerus memantau perkembangan situasi pemberontakan dan posisi keberadaan de Zeven Provincien. Ketika mengetahui kapal yang dikuasai pemberontak akan menuju Tanjung Priok dari Bengkulu, segera diperintahkan empat kapal perang yang sekelas de Zeven Provincien, yakni Java, Sumatra, Piet Hein, dan Evertsen untuk mengejar kapal pemberontak. Namun sebelum empat kapal perang ini diberangkatkan dari Pangkalan Angkatan Laut di Surabaya, semua ABK bangsa Indonesia di kapal perang tersebut yang dicurigai telah diturunkan di pelabuhan Surabaya. Senjata mereka pun telah dilucuti, karena pemerintah Belanda takut jika melibatkan pelaut Indonesia dalam pengejaran pasti mereka akan membelot.

Pengejaran mulai dilakukan oleh empat kapal perang yang dilengkapi dengan

torpedo. Didatangkan juga dua gelombang pesawat terbang Dornier yang memiliki bom seberat 50 kilogram. Strategi menggunakan pesawat tempur Dornier dimungkinkan bisa melumpuhkan kapal perang de Zeven Provincien yang kelemahannya tidak diperlengkapi dengan meriam penangkis serangan udara.

Kapal perang Java yang dipimpin oleh Van Dulm setelah mendekat dari jauh memberikan ultimatum agar de Zeven Provincien segera menyerah. Mereka tidak berani mendekat dalam radius jarak tembak kapal de Zeven Provincien karena moncong meriam sudah diarahkan ke arah kapal perang Java. Van Dulm mengancam akan menyapu bersih kapal pemberontak dari permukaan laut jika tidak mau menyerah. Tetapi Kawilarang, Rumambi, Paraja, Boshart, dan ABK lainnya pantang menyerah. Tidak lama kemudian terdengar dengungan pesawat tempur Dornier terbang melayang-layang di atas kapal pemberontak. Pesawat itu juga mengirimkan perintah agar para pemberontak menyerah. Tetapi Kawilarang sebagai komandan pemberontak tidak mau menyerah sebelum tuntutananya dipenuhi.

Pukul 09.18: De Zeven Provincien dilumpuhkan. Beberapa menit setelah ultimatum tidak dipatuhi para pemberontak, beberapa pesawat Dornier mulai manuver untuk menyerang kapal pemberontak. Pesawat Dornier pertama mulai menukik dan menjatuhkan bom, namun tidak mengenai sasaran. Bom berikutnya jatuh tepat di atas geladak. Disusul dengan tembakan gencar dari pesawat Dornier lainnya. Ledakan bom yang menghancurkan geladak depan kapal itu dibarengi dengan jeritan dari orang-orang yang mendapat luka, suasana panik dan mengerikan. Pelupessy luka, Sagino kehilangan sebelah matanya dan menghembuskan nafas yang terakhir di hadapan Pelupessy.

Banyak pemberontak lain juga tewas akibat pengeboman itu di antaranya Sagino, Amir, Said Bini, Miskam, Gosal, Rumambi, Koliot, Kasueng, Ketutu Kramas, Mohammad Basir, Simon, dan Paraja.



Hr. Ms. De Zeven Provinciën, schade aan het opperdek na het bombardement.

*Geladak kapal de Zeven Provinciën yang hancur tersobek-sobek akibat dibom pesawat Dornier. Banyak tubuh para pemberontak yang juga tersobek-sobek
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>*

Maud Boshart seorang Kopral Angkatan Laut Belanda yang ikut serta dalam pemberontakan di atas kapal de Zeven Provincien, adalah saksi hidup yang menjalani hukuman selama 10 tahun. Pada 1943 Boshart dibebaskan. Boshart yang pro terhadap gerakan revolusioner Indonesia wafat pada 1 Agustus 1964 di Belanda. Semasa pembebasannya, Boshart menulis kenangan pemberontakan dalam sebuah buku yang diterbitkan di Belanda. Boshart dalam bukunya menuturkan sebagai berikut:

...“Suatu tiang api yang dahsyat meluncur ke udara dari atas tempat, dimana sejumlah besar manusia berdiri menonton pesawat-pesawat terbang. Tekanan udara menyebabkan saya jatuh terpelanting di atas geladak dan saya berdiri lagi untuk mencari perlindungan. Segera sesudah itu datang lagi tiga pesawat pembom untuk membom sasaran tetapi tidak ada satu pun yang mengenai sasaran.

Sesudah pesawat itu terbang melalui kapal, maka saya pun segera pergi ke bagian depan. Saya tidak dapat menahan air mata saya. Mereka kawan-kawan saya tergeletak di atas geladak dengan tubuh yang sudah terbagi-bagi menjadi potongan-potongan kecil ada yang terbakar ada yang berguling-guling dalam darahnya dengan luka-luka yang sangat mengerikan. Seorang kawan pemukul gendang di dadanya luka sebesar menyerupai lubang tinju tangan.

Suatu kehancuran besar telah terjadi, papan-papan baja menjadi bengkok, balok-balok geladak hancur binasa, sedangkan di sekitar dan di atasnya bermain-main nyala api yang kecil yang berwarna biru kuning”...

Setelah kejatuhan bom itu awak kapal de Zeven Provincien panik, kebakaran terjadi di berbagai sisi kapal tetapi dengan sigap dan tangkas kebakaran itu dapat dipadamkan oleh awak kelasi yang masih hidup. Untuk mencegah bencana yang lebih besar beberapa ABK berinisiatif untuk membuang peluru meriam 28 ke laut karena takut meledak akibat panasnya api. Setelah melihat kerusakan yang cukup parah Kawilarang yang juga pada saat itu terluka parah di kepalanya segera memberi perintah untuk menghentikan semua mesin kapal. Kenapa kapal de Zeven Provincien tidak melakukan perlawanan karena kapal tersebut tidak dilengkapi dengan meriam anti penangkis serangan udara.

Setelah melihat kapal de Zeven Provincien berhenti maka secara perlahan-lahan kapal pemburu Piet Hein mengirimkan beberapa buah sekoci yang diisi marinir-marinir serta perwira-perwira bersenjata lengkap. Setelah sampai di kapal de Zeven Provincien para marinir itu langsung membebaskan para perwira Belanda yang ditangkap dan membebaskan mereka. Para pemberontak bangsa Indonesia dan Belanda tidak melakukan perlawanan lagi disebabkan keadaan yang tidak mengizinkan.

Akibat pemboman itu kapal de Zeven Provincien kelihatan agak miring. Para pemberontak yang berbangsa Indonesia diangkut dengan kapal perang Java, sedangkan

yang berbangsa Belanda diangkut dengan kapal Orion. Kapal pemburu Eversten mengangkut orang-orang yang sudah gugur akibat luka-lukanya. Mereka yang gugur itu dimakamkan dalam satu lobang di Pulau Kerkhof (Kelor), sedangkan rekan-rekannya yang berbangsa Belanda di Pulau Purmerend (Bidadari).

Para pemberontak yang masih hidup diborgol dengan rantai dan dimasukkan ke dalam kamp tawanan di Pulau Onrust. Mereka akan meringkuk di sana selama kurang lebih tujuh bulan (Pulau Onrust ini letaknya tidak jauh dari pelabuhan Tanjung Priok, kira-kira satu jam perjalanan).

Maud Boshart juga menulis kesaksiannya tentang kondisi tahanan di Pulau Onrust yang sesungguhnya bukan merupakan tempat tahanan tetapi stasiun Karantina (haji). Gambaran Onrust menurut Boshart adalah sebagai berikut:

“Sebuah barak itu terdiri atas sebuah tembok setinggi orang dengan atapnya yang terbuat dari seng. Di antara atap dan tembok terdapat ruang dari setengah meter yang ditutup dengan kawat berduri.





*Keadaan barak di Pulau Onrust yang diceritakan Maud Boshart
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>*



*Ilustrasi Introgasi dilakukan di halaman
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>*

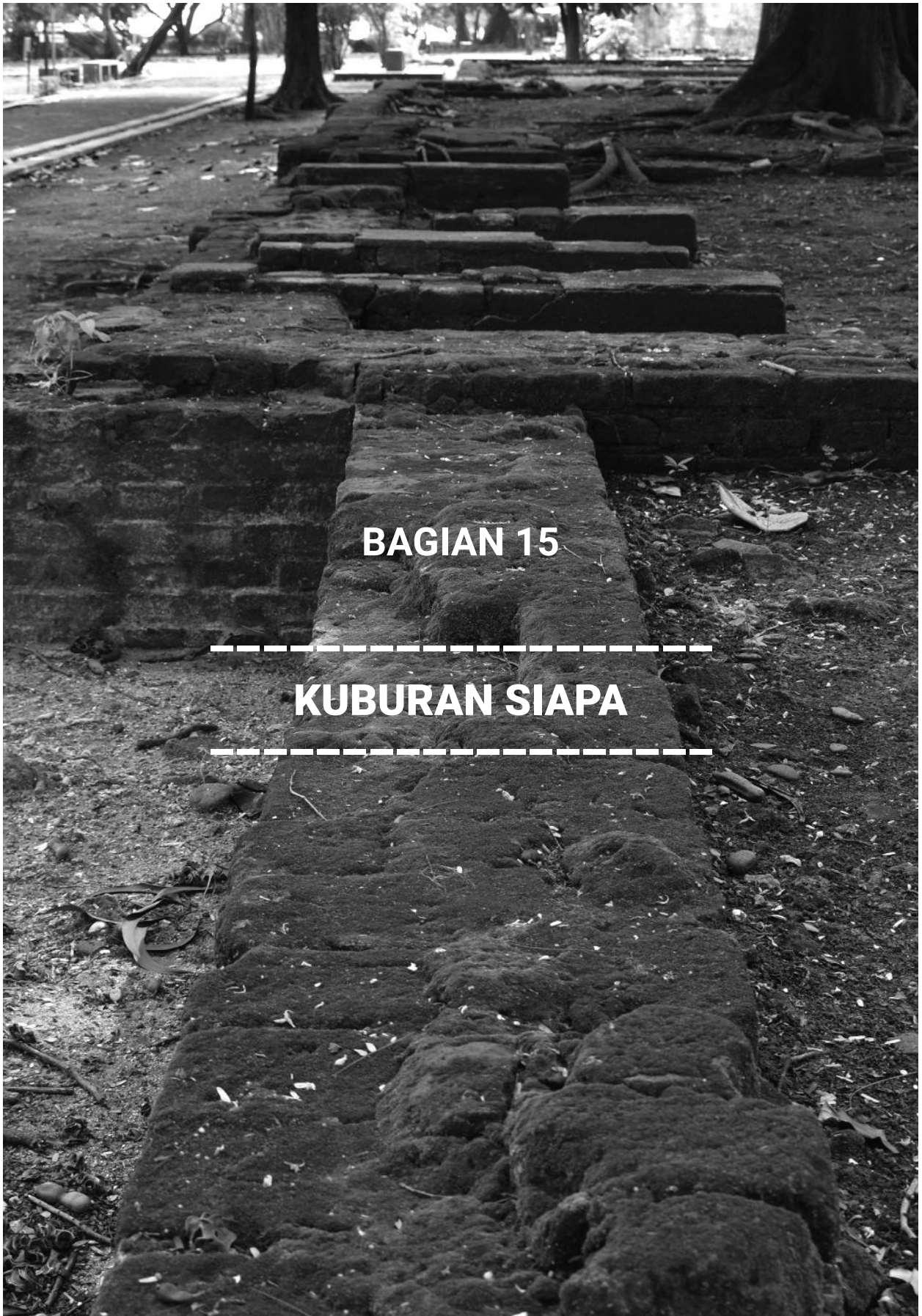


Peraturan tata tertib diumumkan sebagai berikut: "Siapa yang melalui ruang terbuka ditembak tanpa peringatan. Jikalau membuat ribut, maka granat tangan akan dilemparkan tanpa peringatan ke dalam barak. Tindakan ini diambil juga terhadap kelasi-kelasi yang berani tertawa atau berbicara dengan suara keras".

Para tawanan yang tidak mau menandatangani pernyataan/pengakuan tidak diberi makan selama tiga hari. Para tawanan yang diperiksa tidak boleh berpindah dari pusat atau melewati batas lingkungan yang digaris di lantai dengan kapur dan mereka harus berdiri dari pagi sampai sore dengan tangan diborgol sambil diancam oleh para serdadu bersenjata lengkap...

Sesudah tujuh hingga sembilan bulan lamanya mengalami perlakuan yang fasis itu, maka pada 19 September 1933 para tahanan pemberontak de Zeven Provincien dipindahkan ke Penjara Sukalila, Madura menggunakan kapal Zuiderkruis. Karena Kawilarang dan Maud Boshart dianggap berbahaya, mereka dipindahkan lagi ke Penjara Sukamiskin, Bandung.

Kemudian melalui peradilan kolonial mereka semua anak marine bangsa Indonesia diadili dan dikenakan hukuman maksimal 18 tahun dan enam tahun paling rendah bagi yang lainnya. Menyusul anak buah kelasi bangsa Belanda dikenakan hukuman maksimal 16 tahun dan minimal empat tahun paling rendah. Karena dianggap sebagai pemimpin pemberontakan, Kawilarang dan Maud Boshart masing-masing dihukum 18 tahun dan 16 tahun. Boshart mendapat remisi enam tahun.



BAGIAN 15

KUBURAN SIAPA

Sekarang kita masih bisa melihat ada dua kompleks kuburan di Pulau Onrust yang berlokasi pada bagian utara pulau. Bila kita berjalan dari dermaga mengikuti arah jalan yang membelah pulau ke utara hingga pantai, tengok sebelah kiri akan terlihat pagar tembok yang di tengahnya terdapat kuburan orang-orang Belanda. Tertera pada prasasti nisannya, siapa nama yang dikuburkan, tanggal lahir dan kapan wafatnya bahkan tertera juga puisi duka cita.

Tidak jauh dari kompleks kuburan orang Belanda, terdapat sebuah kompleks kuburan yang lebih kecil. Kuburan tersebut adalah kuburan orang-orang Indonesia. Kompleks kuburan ini terbagi dua, kuburan keramat dan kuburan biasa. Yang membedakan adalah adanya sesaji. Sayang kuburan orang Indonesia ini tidak satu pun ada nisannya yang menyebutkan siapa, kapan lahir, dan wafatnya. Dengan demikian sulit melacak siapa yang dikubur.

Kuburan Belanda yang paling banyak mendapat perhatian adalah kuburan Maria Van de Velde. Kuburan itu mempunyai batu nisan besar, mewah, dan berukir, yang berasal dari Coromandel, India bagian Tenggara. Selain nisannya yang besar tertera pula tulisan puisi di atas batu tersebut. Sebuah puisi cinta, duka dan kenangan.

Maria Van de Velde adalah wanita Belanda kelahiran Amsterdam, 29 Desember 1693. Ia meninggal di Onrust pada 19 November 1721. Mati pada usia muda, yakni 27 tahun. Bahkan menetap di Pulau Onrust pun belum lama. Penjaga pulau sering menjelaskan kepada pengunjung bahwa Maria yang cantik pada malam-malam tertentu sering menampakkan diri. Cerita yang tidak dapat dipercaya ini beredar ke setiap pengunjung. Tidak heran di antara banyaknya kuburan Belanda di kompleks ini, hanya kuburan Maria Van de Velde yang mendapat perhatian. Batu nisan Maria Van de Velde berbentuk lebih indah dari batu nisan lainnya.

Siapa Maria Van de Velde? Tidak ada yang bisa menjelaskan karena tidak ada sumber sejarah yang menyebutkannya. Isi prasasti nisannya juga tidak menjelaskan dirinya, hanya puisi, tanggal lahir, dan tanggal wafat. Walaupun tidak diketahui asal-usulnya, yang pasti setiap kuburan dengan nisan yang besar menunjukkan bahwa jasad yang dikuburkan adalah orang dari kalangan terhormat. Orang Belanda dari pegawai rendahan atau kuli jika meninggal dunia, kuburannya tidak menggunakan prasasti yang mewah. Bahkan jenazah orang Belanda biasa tidak diperbolehkan dimakamkan di Pulau Onrust. Dengan demikian Maria Van de Velde adalah orang-orang yang berasal dari kalangan terhormat dan terpandang.

Puisi yang indah kata-katanya tertulis dalam bahasa Belanda yang agak sulit dimengerti oleh orang-orang Belanda sekarang karena menggunakan ejaan bahasa Belanda lama sehingga diterjemahkan ke dalam Bahasa Indonesia agak menemui kesulitan. Berikut adalah isi prasati batu nisan Maria Van de Velde

*Maria Van de Velde Lyk
Int graf geset
Die waardigh was om Van der Walk
Veel lange jaren
Te leven hadde god haar
T leven willen sparen
Dogh t blijck iehova
Dat door den doot belet
Maria die is weg
Maria is niet meer
Maar nenkher roep dat woort
Als onbedaght gesprooken
En t sy van mijn aan stont
Op heter daat gevrooken
Maria leeft nu eerst
Nu sij leeft bij haar heer
Gebooren tot Amsterdam
Den 29 December 1693
Gestoven den 19 Nopember
Anno op Onrust 1721*

Terjemahan bebas ke dalam bahasa Indonesia adalah sebagai berikut

**Maria Van de Velde Lyk
Jasadnya dikubur
Walaupun dia pantas
Hidup bertahun-tahun lamanya
Seandainya Tuhan
Berkenan demikian
Namun nampaknya, Jehova
Menghalanginya dengan kematian
Maria pergi
Maria tiada lagi
Tetapi, saya tarik kembali perkataan itu
Karena diucapkan tanpa berpikir panjang
Maka semoga kelancanganku
Langsung didenda
Kini Maria sungguh-sungguh hidup
Sejak hidup dengan Tuhannya
Lahir di Amsterdam
Tanggal 29 Desember 1693
Meninggal dunia tanggal 19 Nopember 1721 di Onrust**



Foto Makam Maria Van de Velde
sumber : Koleksi Foto Museum Kebaharian

Tidak jauh dari kuburan Maria Van de Velde, terdapat kuburan salah seorang kepala administrasi atau yang lebih dikenal dengan sebutan Baas Van Onrust, orang yang paling berkuasa di Pulau Onrust yang dipilih dan diangkat secara periodik. Baas Van Onrust tersebut adalah Cornelis Willemse Vogel yang menjabat sejak 1725 hingga wafatnya pada 1738. Vogel yang dilahirkan di Edam, Belanda pada 1 November 1695 adalah satu-satunya orang yang wafat pada usia tua, yakni 43 tahun satu bulan 10 hari. Sedangkan orang-orang yang wafat di pulau ini usianya tak lebih dari 30 tahun. Jadi orang Belanda yang dikuburkan di pulau ini hampir semuanya mati muda. Penyebabnya adalah cuaca panas, yang tidak terbiasa bagi orang Belanda. Ditambah lagi dengan adanya penyakit malaria dan kolera.

Sebenarnya ada dua Baas Van Onrust yang dikuburkan di Pulau Onrust. Selain Cornelis Willemse Vogel, ada pendahulunya yaitu Jeroen Barentse Moerbeek yang pernah menjabat sebagai Baas Van Onrust hingga akhir hayatnya pada 1705. Tidak ada sumber sejarah yang menyebutkan sejak kapan Moerbeek diangkat menjadi Baas Van Onrust. Sejak pemakaman di Batavia dibuka pada 1795, kuburan Moerbeek berikut batu nisan prasastinya dipindah ke Batavia. Tempat pemakaman pertama di Batavia tersebut kini menjadi Museum Taman Prasasti yang berlokasi di Kebon Jahe, Tanah Abang, Jakarta Pusat. Pemindahan Moerbeek atas permintaan keluarga.

Batu nisan prasasti Cornelis Willemse Vogel tidak seindah batu nisan Maria Van de Velde. Isi prasastinya terkesan resmi, pada bagian atasnya terdapat ukiran bunga melingkar sebagai simbol kehormatan Cornelis Willemse Vogel, dan di bawah hanya tertera tulisan nama, jabatan, tempat dan tanggal lahir, tanggal wafat, dan keterangan berapa lama Vogel hidup di dunia.

Batu nisan Cornelis Willemse Vogel tidak sehalus batu nisan Maria Van de Velde. Demikian pula bentuk tulisannya yang sangat sederhana. Perbedaan ini menunjukkan Maria berasal dari kalangan yang lebih tinggi dari Vogel.

***Ter Gedagtenis
Cornelis Willemse Vogel
In leven
Baas ten eyland Onrust ge
booren tot Edam den 1 te No
vember 1695 en alhier overleden
den 11 de December 1738 oud zijn de
43 jaaren 1 maand en 10 da
gen***

**Untuk mengenang
Cornelis Willemse Vogel
Dalam hidupnya sebagai
Baas Van Onrust
lahir di Edam pada 1
November 1695 dan me ninggal dunia
Pada 11 Desember 1738 pada usia
43 tahun 1 bulan dan 10 hari**



*Foto Makam Cornelis Willemse Vogel
sumber : Koleksi Foto Museum Kebaharian*

Suasana menjadi haru bila kita membaca batu nisan prasasti yang ada di sebelah kuburan Vogel. Terdapat kuburan gadis kecil berusia delapan tahun, Anna Adriana Duran, putri yang sangat dicintai ayahnya. Wafat karena sakit, tak mampu bertahan hidup lama dan tidak tertolong nyawanya walaupun orang tuanya berusaha keras meminta pertolongan dokter. Wafat akibat korban penyakit tropis yang sangat membahayakan, malaria.

Ayah dari gadis kecil ini adalah Bastiaen Duran seorang pejabat tertinggi di Pulau Onrust atau disebut Baas Van Onrust. Namun tidak ada keterangan kapan Duran menjabat sebagai Baas Van Onrust. Sebagai tanda cinta dan sayangnya Bastiaen Duran kepada anaknya, beliau membuatkan batu nisan prasasti dengan tulisan:

***Hier onder rust
Anna Adriana Duran
ionger dogter van den
Heer Bastiaen Duran
Baas ten desen yland
Geboren den 19 December
Ao 1763 overleden 19
September Ao 1772
Oud 8 jaaren 9 maanden***

**Di sini terbaring dengan tenang
Anna Adriana Duran
Gadis kecil anak dari
Tuan Bastiaen Duran
Baas Van Onrust
Lahir pada 19 Desember
Tahun 1763 meninggal 19
September tahun 1772
Usia 8 tahun 9 bulan**



Foto Makam Anna Adrianna Duran
sumber : Koleksi Foto Museum Kebaharian

Ada sebuah lagi batu nisan prasasti mendiang Johanna Kalf yang terdapat tidak jauh dari pintu masuk kompleks makam Belanda. Kondisi nisannya sebagian patah karena pada 1991 ada orang yang berupaya mencoba membongkar kuburan tersebut dengan alasan yang belum diketahui. Menurut penjaga pulau, upaya pembongkaran kuburan tersebut digagalkan. Ada kabar pembongkar kuburan tersebut hendak mencari harta yang katanya tersimpan dalam peti mayat.



Foto Makam Johanna Kalf
sumber : Koleksi Foto Museum Kebaharian





*Foto Makam Belanda di Pulau Onrust
sumber : Koleksi Foto Museum Kebaharian*

Kompleks makam Belanda di Pulau Onrust ini kondisi sudah rusak bahkan banyak prasasti yang sudah terlepas dari batunya, terutama prasasti ukuran kecil yang ditempelkan pada dinding nisan. Umumnya bentuk prasasti yang menempel ini merupakan kuburan yang berasal dari abad ke-19. Sedangkan kuburan yang berasal dari abad ke-18 ditandai dengan batu nisan prasasti yang besar sekaligus sebagai penutup lubang kubur. Empat prasasti yang disebutkan pada halaman sebelumnya adalah contoh bentuk kuburan abad ke-18 di Pulau Onrust.

Hans Bonke, arkeolog Belanda yang bersama tim saya melakukan ekskavasi di Pulau Onrust pada 1995, sempat menginventarisasi dan plotting peta seluruh kuburan yang ada di Pulau Onrust. Total kuburan Belanda berjumlah 50. Hitungan ini berdasarkan bentuk permukaan tanah yang terdapat ongkongan batu atau yang jelas-jelas ada nisan prasastinya. Lima puluh kuburan Belanda ini terdiri atas empat kuburan berasal dari abad ke-18, dan 46 kuburan berasal dari abad ke-19.

PC Bloys Van Treslong Prins yang pernah berkunjung ke Pulau Onrust pada 1912 melaporkan ada 22 nisan prasasti yang masih bisa dibaca. Tapi sayang laporan Prins ini tidak dilengkapi dengan isi tulisan prasasti dan juga tidak ada plotting peta. Kini batu nisan prasasti di Pulau Onrust yang masih bisa dibaca hanya berjumlah empat batu nisan. Tidak diketahui sisanya. Kemungkinan rusak dan hilangnya batu nisan prasasti tersebut terjadi antara 1964 hingga 1972 saat Pulau Onrust dijarah materialnya oleh penduduk sekitar pantai Jakarta untuk keperluan membangun rumah mereka.

Kuburan Indonesia di Pulau Onrust yang masih bisa dikenali tanda-tandanya berjumlah 13. Tanda kuburan Indonesia ini hanya susunan batu bata yang membentuk persegi panjang berukuran kurang lebih 2 meter x 1 meter tanpa ada penyebutan siapa dan kapan dikubur. Tidak ada nisan yang biasanya terbuat dari papan kayu. Sangat dimungkinkan papan nisan kuburan Indonesia ini lapuk kemudian hilang karena usia.

Dari 13 kuburan Indonesia ini, terdapat dua kuburan yang diberikan atap peneduh dan diberi pagar. Ternyata dua kuburan tersebut dikeramatkan oleh orang-orang tertentu yang mempercayainya. Menurut keterangan penduduk Pulau Untung Jawa, salah satu dari kuburan yang dikeramatkan adalah tokoh masyarakat nelayan sekaligus tokoh agama Islam di sekitar pesisir Jakarta bernama Haji Mohamad Hasan. Lalu yang satunya lagi, kuburan keramat siapa? Kartosoewirjo.



*Foto Makam Pribumi yang ada di Pulau Onrust
sumber : Koleksi Foto Museum Kebaharian*

Kartosoewirjo atau lengkapnya Sekarmaji Maridjan Kartosoewirjo, adalah tokoh politik yang menghendaki Indonesia menjadi negara berazaskan agama Islam dengan nama Darul Islam (DI). Kartosoewirjo memimpin gerakan memisahkan diri dari negara Indonesia dan membentuk tentara sendiri yang merekrut juga Tentara Nasional Indonesia (TNI) yang kecewa terhadap negara. Satuan militer yang dibentuk oleh Kartosoewirjo sejak 1949 ini diberi nama Tentara Islam Indonesia (TII), kemudian dikenal dengan sebutan DI-TII.

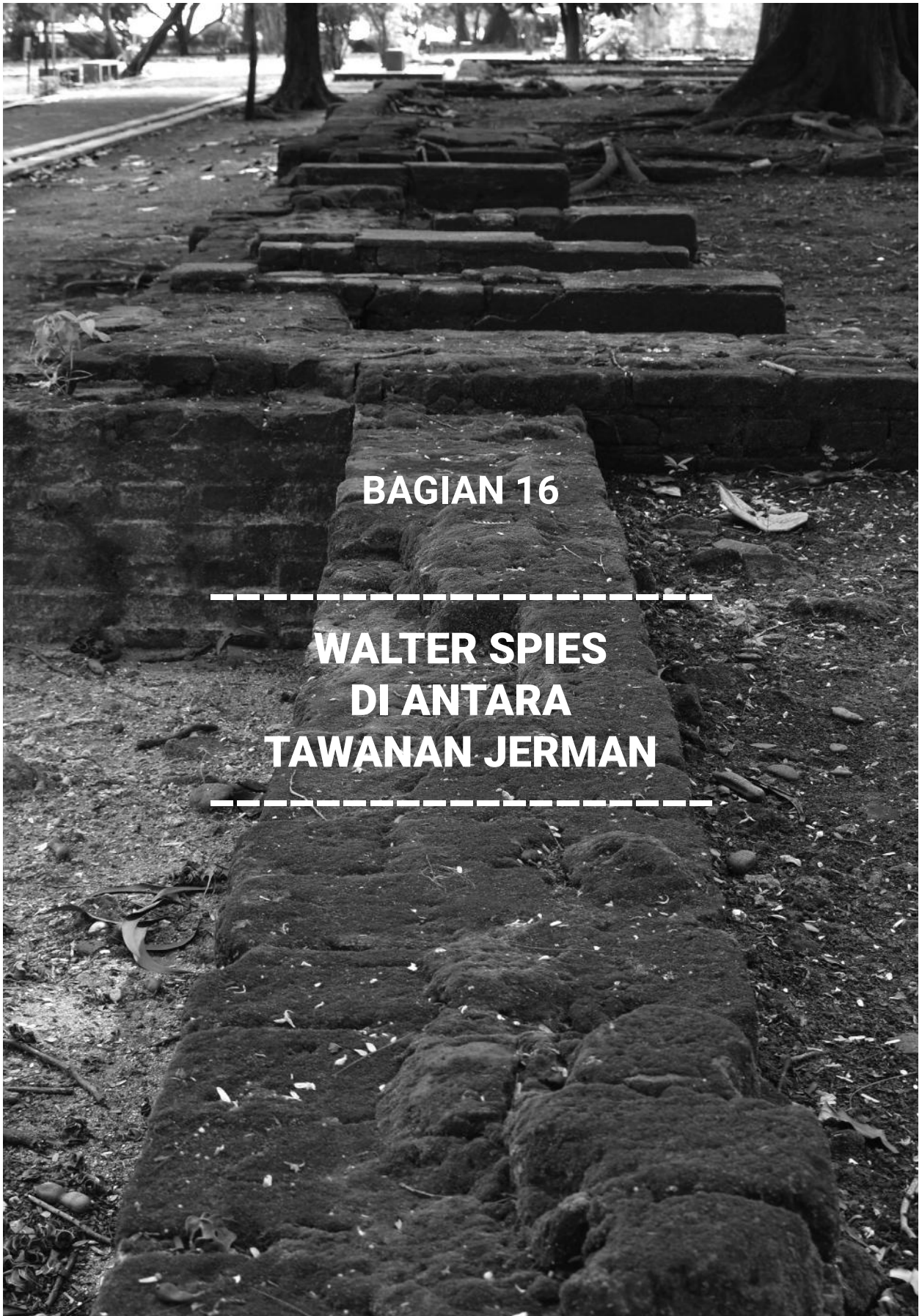
Aksi DI-TII lebih ke arah pemberontakan memisahkan Jawa Barat dari Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Upaya-upaya penumpasan terus dilakukan oleh pemerintah hingga 1962 yang diakhiri dengan tertangkapnya Kartosoewirjo. Dua tahun dalam penahanan dan proses pengadilan, Kartosoewirjo dinyatakan bersalah dan dijatuhi hukuman tembak mati yang dilakukan di suatu pulau kecil di Teluk Jakarta.

Eksekusi tembak mati Kartosoewirjo di salah satu pulau dekat Jakarta ini sangat dirahasiakan pada waktu itu. Kabar tentang Pulau Onrust dijadikan tempat eksekusi baru beredar belasan tahun kemudian, ketika beberapa saksi purnawirawan TNI menuturkan proses kejadiannya. Menurut saksi, jenazah Kartosoewirjo tidak dibawa kembali ke daerah asalnya, tetapi dikuburkan di Pulau Onrust (?).

Pertanyaan yang belum dijawab adalah, yang mana kuburan Kartosoewirjo di antara dua kuburan keramat di Pulau Onrust. Bentuk kubur keduanya sama, dan sama-sama tidak diberi nama pada nisannya.

Sebelas kuburan bukan keramat adalah kuburan masyarakat biasa yang berasal dari 1964 hingga 1972. Pada periode itu Pulau Onrust sudah tidak mendapat perhatian pemerintah Republik Indonesia bahkan terbengkalai. Situasi ini mendorong prakarsa penduduk di sekitar perairan ini untuk mengubur orang mati di pulau ini. Seharusnya dikubur di Pulau Kelor, namun karena terjadi abrasi pulau, penduduk berinisiatif memilih Onrust sebagai tempat kuburan.

Ada yang mengatakan sebelas kuburan Indonesia ini adalah korban tewas pemberontakan kapal de Zeven Provincien pada 1933. Pendapat ini adalah salah. Karena dalam keterangan sejarah seluruh korban tewas Pemberontakan de Zeven Provincien yang berasal dari ABK Indonesia dikubur di Pulau Kelor. Namun pada 10 Pebruari 1958 seluruh kerangka korban pemberontakan dipindah dari Pulau Kelor ke Kalibata, karena mereka dianggap pahlawan.



BAGIAN 16

**WALTER SPIES
DI ANTARA
TAWANAN JERMAN**

Invasi Jerman ke negara-negara Eropa menandai Perang Dunia kedua dimulai. Belanda termasuk salah satu negara yang diinvasi Jerman pada 10 Mei 1940. Dampak serangan Jerman ini, membuat Belanda dendam. Sebagai pembalasannya, Belanda menangkapi orang-orang Jerman yang berada di wilayah jajahan Belanda, termasuk di Indonesia.

Sweeping orang-orang Jerman di Indonesia dilakukan hingga ke pelosok-pelosok Nusantara. Tak lebih dari sebulan, Pemerintah Hindia Belanda berhasil menahan 2.436 orang Jerman atau pemegang passport Jerman. Orang Jerman tersebut kebanyakan berasal dari pegawai administrasi kolonial Belanda bersama keluarganya. Selebihnya adalah tentara, dokter, budayawan, seniman, misionaris, ahli geologi, ahli perminyakan, ahli teknik, pedagang, dan pelaut. Semua dijadikan tawanan perang yang dimasukkan ke dalam kamp konsentrasi tawanan terbesar di Sibolga, Sumatera Utara.

Sebelum dimasukkan ke kamp konsentrasi Sibolga, tawanan Jerman yang berasal dari Indonesia bagian Timur dikumpulkan di Pulau Onrust sambil menunggu diberangkatkan ke Sibolga. Jumlah tawanan Jerman di Pulau Onrust tercatat sebanyak 478 orang. Di antara jumlah tawanan tersebut, terdapat 59 misionaris Jerman yang tinggal di Flores, Timor, Sumba, serta daerah Nusa Tenggara Barat dan Timur lainnya. Kebanyakan mereka adalah Pastor dan Bruder. Salah satu di antara 478 tawanan ini adalah Walter Spies.

Walter Spies adalah anak seorang diplomat Jerman yang dilahirkan di kota Moscow, Rusia pada 15 September 1895. Spies dibesarkan dalam lingkungan intelektual dan seni, bisa bicara dalam banyak bahasa, termasuk Bahasa Indonesia, Bahasa Jawa, dan Bahasa Bali. Spies belajar musik, tari, dan lukis. Ia mulai belajar dari kota Dresden, Jerman. Pada 1919, lukisan karya Spies mendapatkan pengakuan terbaik di Jerman. Kemudian dia hijrah ke Berlin untuk mendalami film dan musik.

Walter Spies memiliki sifat pendiam dan perenung demi karya yang ingin diciptakannya. Berlin, baginya adalah kota sibuk dan hingar bingar suara aktivitas. Maka pada 1919 Spies harus pindah meninggalkan kota yang hiruk pikuk tersebut ke Pulau Sylt yang lebih tenang. Lokasinya sebelah utara Berlin. Di sini pun Spies belum menemukan ketenangan, sehingga harus meninggalkan Eropa pada 1923. Ke mana? Ternyata ke Indonesia.



*Foto Walter Spies saat menetap di Bali
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>*

Setibanya di Pelabuhan Tanjung Priok, Spies melanjutkan perjalanan ke Bandung, kemudian ke Yogyakarta menggunakan kereta api. Tinggal di Bandung tidak begitu lama, lebih lama tinggal di Yogyakarta, hampir empat tahun. Selama di Yogyakarta, Spies belajar gamelan hingga mahir. Bahkan oleh Sultan dipercaya untuk memimpin orkestra keraton.

Ketika mengunjungi Bali pada 1925, Spies sangat terkesan dengan alamnya yang indah. Dua tahun kemudian, Spies memutuskan meninggalkan Yogyakarta untuk menetap dan berkarya di Bali. Karya-karya besar Walter Spies tercipta di Bali, aliran seni lukisnya mempengaruhi pelukis-pelukis lokal seperti Soberat, Anak Agung Meregeg, dan lain-lain. Melalui karya lukisnya Spies memperkenalkan Bali ke dunia internasional. Sejak itu berkat karyanya banyak wisatawan Eropa yang datang mengunjungi Pulau Bali.

Selama enam minggu di Pulau Onrust, semua tawanan Jerman diperlakukan dengan baik dan diberi makan sehari tiga kali. Mereka diberi kebebasan bergerak di pulau dengan syarat tidak boleh mendekati pantai karena dikhawatirkan akan meloloskan diri. Namun aktivitas para tawanan Jerman ini tetap dipantau para penjaga. Para penjaga lebih banyak ditempatkan pada pos-pos penjagaan yang ada di sekeliling pantai Onrust.



*Tawanan Jerman ketika mendapat jatah makan siang di Pulau Onrust pada 1940.
Tengah adalah Profesor Huber ahli botani Kebun Raya Bogor.
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>*

Kondisi cuaca di sekitar Pulau Onrust sangat menyengat matahari walaupun banyak terdapat pohon asam, tamarinde. Gerah dirasakan oleh seluruh tawanan Jerman yang tidak terbiasa dengan iklim tropis. Tidak mengherankan bila pada sepanjang hari di Pulau Onrust, para tawanan lebih suka bercelana pendek, berkaos oblong, atau bertelanjang dada. Perilaku tawanan seperti ini dibebaskan oleh para penjaga, bahkan mengobrol sesama tawanan pun tidak apa-apa. Bagi para tawanan yang menjadi masalah adalah, tidak adanya fasilitas kamar mandi, yang ada adalah kakus dengan bangunan berpintu. Mereka terpaksa mandi di emperan barak.



Untuk mengurangi rasa gerah, para tawanan mandi dua kali sehari.

Walter Spies (?) dua dari kiri.

sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

Tentang pemberangkatan tawanan orang-orang Jerman dari Pulau Onrust ke Sibolga, diperoleh keterangan dari saksi sejarah seorang Bruder Flores bernama Br. Aloysius Seitz. Dijelaskan bahwa interniran Jerman dikumpulkan di Pulau Onrust selama enam minggu, kemudian diangkut dengan kapal laut ke Lembah Alas Sumatera untuk ditahan satu tahun lebih bersama tawanan Jerman lainnya yang sudah ditawan terlebih dahulu.

Pemerintah Belanda telah memutuskan untuk memindahkan seluruh tawanan Jerman di Lembah Alas ke India (Sri Lanka), sebuah kamp konsentrasi yang lebih besar milik Sekutu (pasukan gabungan Amerika, Inggris, Belanda, India, dan negara-negara yang melawan agresi Jerman pada Perang Dunia kedua). Pengangkutan tawanan menggunakan kapal laut dari pelabuhan Sibolga. Dari Lembah Alas seluruh tawanan diangkut dengan truk ke Pelabuhan Sibolga.

Pemberangkatan tawanan Jerman yang berjumlah 2.436 tidak bisa dilakukan sekaligus, karena keterbatasan kapal. Normalnya bisa diangkut dengan enam kapal, tetapi yang tersedia tiga kapal. Kedatangan tiga kapal ke Sibolga pun tidak bisa bersamaan, bahkan jadwalnya tidak bisa dipastikan.

Pengangkutan tawanan diputuskan dengan tiga gelombang. Gelombang pertama dan kedua diperuntukkan bagi tawanan bukan berasal dari Pulau Onrust dengan menggunakan kapal Ophir dan Plansius. Kedua kapal ini berhasil mengangkut tawanan hingga mencapai daratan India. Gelombang ketiga menggunakan kapal Van Imhoff diperuntukkan 477 tawanan Jerman yang berasal dari penampungan di Pulau Onrust. Kapal Van Imhoff ini tidak berhasil ke India, karena tenggelam di perairan Samudera Hindia, sekitar 55 mil dari Pulau Nias. Dua ratus tawanan di atas kapal yang tidak sempat menyelamatkan diri, tenggelam bersama kapal Van Imhoff pada 19 Januari 1942. Satu di antara yang tewas tenggelam kemungkinan adalah Walter Spies.

Aloysius Seitz, adalah tawanan Jerman yang selamat dari tragedi tenggelamnya kapal Van Imhoff. Beliau adalah seorang Bruder yang bertugas di Flores saat penangkapannya. Pada 1967 Aloysius Seitz menuliskan artikel dalam buku saku harian Steyler Mission yang dipublikasi pada 1968. Sayangnya buku tersebut sulit dicari. Data saya peroleh hanya dari sumber sekunder di internet. Berikut cuplikan kisah nyatanya :

2 Januari 1942

... Kami tiba di Sibolga. Sama saudara dari gelombang pertama dan kedua sudah berangkat. Kami harus menunggu kapal yang berikut dua minggu lagi. Sementara itu, kami ditumpangin di sebuah sekolah Tionghoa, yang dipagari dengan kawat duri dan dijaga amat ketat. Seorang Tionghoa ditugaskan menjaga dan mengurus makanan bagi kami. Karena tugas ini dilakukannya hanya karena terpaksa, maka kerjanya juga serampangan dan asal-asal saja. Makanan buruk sekali. Meratap dan bersungut-sungut sama sekali tidak ampuh mengubah nasib kami. Kami semua orang interniran, dan untuk orang-orang semacam kami, hal yang paling buruk pun sebenarnya cukup baik. Pengalaman di dalam perang sudah membuktikannya.

Pada waktu yang telah ditetapkan, kapal belum datang-datang juga. Kami semua kecewa sekali. Suasana di antara kami semakin buruk. Medan perang datang semakin dekat. Para tawanan berbaring di atas lantai saja. Orang-orang tua di antara kami, ada yang sudah mencapai 70 tahun, akhir-akhirnya ketularan diare dan menderita rematik. Dokter-dokter yang ada di antara kami mengajukan protes keras, tetapi sia-sia belaka. Kebanyakan barang milik kami sudah diambil semuanya...

16 Januari 1942

Kami digiring masuk kapal. Sementara "dimuat", ternyata bahwa tempat di dalam kapal, yang disediakan untuk para tawanan, terlampau kecil untuk ditempati oleh 477 orang tawanan, padahal kapal "Van Imhoff" itu cukup besar. Karena itu sebanyak 111 orang tidak turut "dimuat". Tempat yang ada ternyata terlalu kecil dan sempit. Kami dijejalkan dan duduk seperti ikan haring di dalam sebuah tong, berdesak-desakan...

Pada pukul enam petang hari itu, bertolaklah kapal "Van Imhoff" dengan 366 orang tawanan. Kami semua ditempatkan pada bagian buritan kapal.... Nakhoda kapal mendapat radiogram bahwa semua tawanan harus diangkut dengan "Van Imhoff". Tempat sudah begitu sesak, dan sekarang mesti ditambah dengan 111 manusia lagi. Semua orang sudah bersesak-sesakan. Tak ada tempat lagi untuk meregangkan kaki. Menjelang malam, semua orang sudah berada di kapal, dan pukul lima petang itu kami bertolak lagi meninggalkan pelabuhan.

19 Januari 1942

Saya duduk di suatu sudut, coba-coba membaca sesuatu. Tiba-tiba terdengar suatu ledakan yang besar. Dahsyat sekali! Kapal bergetar. Ada apa? Kami tidak tahu. Hari kira-kira pukul 10.30 pagi ketika itu. Sedang kami bertanya-tanya apa sebenarnya terjadi, sekonyong-konyong menyusul suatu ledakan lagi. Ketika itu, tawanan yang berada di dalam sangkar duri di geladak belakang berteriak bahwa mereka melihat sebuah pesawat terbang Jepang

sedang menyerang. Inilah detik-detik yang amat menegangkan. Sekali lagi sebuah bom dijatuhkan. Pada hemat saya, inilah bom yang keempat. Kapal kami mengerang seperti seekor binatang besar dalam sakrat maut. Dalam waktu sekejap, saat itu juga semua mesin kapal berhenti. Beberapa orang tawanan berteriak-teriak ketakutan. Pater Porten yang masih muda itu berkeringat dalam butir-butir besar menetes di sekujur tubuhnya. Dari kamar mesin terdengar bunyi pemukul. Kapal bertambah miring. Orang-orang Belanda gugup sekali. Karena khawatir jangan sampai kami lolos, mereka memperkeras dan memperketat penjagaan.

Terdengar suatu perintah keras yang mengancam: "Barangsiapa berani mendekati kawat duri, akan ditembak mati zonder pardon!" (tanpa ampun). Sementara pemboman berlangsung, pengawal-pengawal kami hiruk-pikuk tak keruan. Sebentar-sebentar terdengar seseorang memberi perintah supaya menembaki pesawat terbang Jepang itu. Serentak terdengar pula komando yang melarang menembak. Meriam penangkis serangan udara tidak ada di kapal. Di depan pagar kurungan kami berdiri seorang serdadu Belanda yang muda dengan senapan yang siap menembak. Badannya gemetar bagaikan alang-alang ditiup angin. Airmata bercucuran membasahi pipinya. Sesudah peristiwa serangan itu berlalu, datanglah seorang komando Belanda ke tempat kami. Ia memuji kami, sebab selama huru-hara yang besar itu, kami bersikap tenang-tenang saja. Katanya dengan ramah: "Tidak terjadi apa-apa dengan kapal. Mesin-mesin sedang diperiksa, dan sebentar lagi pelayaran akan dilanjutkan. Kiranya saudara-saudara tetap tenang dalam serangan-serangan yang barangkali akan terjadi lagi. Kamu sekalian dijaga dan dipelihara sebagai pengawal-pengawal kapal juga. Sekiranya terjadi sesuatu nanti, sayalah orang terakhir yang meninggalkan kapal ini."

Sungguh kata-kata yang indah! Kami semua mau percaya penuh, padahal apa yang terjadi sesudahnya membuktikan yang sebaliknya. Dengan tergesa-gesa, sambil memperhitungkan bahaya-bahaya yang akan datang, para awak kapal menurunkan perahu bermotor dan sekoci penolong, yang diisi dengan bekal. Lalu sekoci-sekoci penolong itu disambung dan diikat bersama-sama, sedangkan perahu bermotor akan berfungsi sebagai penarik.

Saya sebetulnya tidak melihat apa-apa. Semua ini disampaikan oleh beberapa orang yang berada di geladak kapal. Kami berada di lunas kapal. Hampir selalu diam. Suasana bahkan bertambah sunyi. Pos penjagaan atas kami sudah ditinggalkan. Bahwa kapal sudah rusak, itu sudah kami rasakan sekali karena sisi sebelahnya sudah amat miring. Tetapi tatkala penjaga kami sudah menghilang, mengertilah kami apa yang sebenarnya terjadi. Tiba-tiba terdengar tembakan yang disusul teriakan orang. Seorang dari para tawanan, seorang kelasi Jerman yang muda, melihat orang-orang Belanda bersiap-siap hendak berangkat. Dengan ganasnya dia memanjati pagar kawat duri, berpegang erat-erat pada seutas tali dan berusaha meluncur ke dalam sekoci. Sedang dia bergantung demikian, orang menembaknya. Tangannya tertembak. Ia terlepas dari pegangan, lalu jatuh tercemplung ke

dalam laut. Sambil marah-marah, orang menariknya ke dalam sekoci. Dialah satu-satunya orang Jerman yang diselamatkan dan diikutsertakan di dalam rombongan orang Belanda yang meninggalkan kapal itu.

Setelah awak kapal dan pasukan pengawal turun ke dalam sebuah perahu bermotor dan lima buah sekoci penyelamat, ditumpangi oleh kurang lebih 100 orang -- patut dicatat bahwa setiap sekoci sebetulnya dapat mengangkut 42 orang dan perahu bermotor sedikit kurang daripada itu -- para tawanan berlari ke atas dan mencoba menembusi pagar kawat duri. Sebagai orang pertama saya merangkak lewat pagar kawat duri itu. Di sebelah kiri saya ada sebuah pintu terbuka. Di situ terletak sebilah kapak besar. Saya mengambil benda itu, cepat-cepat menuju pagar kawat duri. Saya melubangi pagar itu, sampai cukup besar supaya bisa dilalui manusia. Banyak orang mendapat luka-luka sebab tidak berhati-hati merangkak melalui pagar kawat duri itu. Banyak orang lolos. Saya terus berlari ke geladak, ingin mengetahui dari mana sebenarnya bahaya itu datang. Pemandangan seram dan amat menyedihkan. Kapal kami sudah bertambah miring lagi. Entah tahu berenang atau tidak, semua orang mencari sesuatu benda untuk menjadi pegangan, lalu terjun menghambur ke laut. Banyak yang sudah terkapar dan bergeleparan di permukaan laut. Yang lain masih bolak-balik di kapal mencari meja, papan, kayu dan kasur, lalu terjun, melekat erat-erat pada benda yang dibawanya, sambil berenang menjauhi kapal.

Reaksi saya yang pertama ialah mengikuti teladan orang-orang itu, meninggalkan kapal yang akan tenggelam. Tetapi ke mana? Sejauh-jauh mata memandang, tiada sekeping tanah atau daratan kelihatan. Jika sekarang terjun ke laut, itu berarti akan bergelut mati-matian dengan laut, dengan kemungkinan saya akan menjadi mangsa ikan hiu. Sejauh dapat berpikir terang, saya memutuskan tinggal di kapal saja. Kalau kapal nanti hampir tenggelam, barulah pada saat itu saya terjun. Kemungkinan akan mengelakkan diri dari kapal itu sudah tipis sekali. Tetapi saya mau mencoba lagi. Kalau toh tidak berhasil, sewaktu-waktu saya akan tewas juga. Maka dengan sadar saya berpamitan dengan kehidupan di dunia ini. Sekali lagi saya ingat akan Tuhan, akan karya misi, dan saya mempersembahkan kehendak baik dan umur muda saya kepada Tuhan. Semuanya ini sungguh amat berat bagi saya, tetapi saya melakukannya juga tanpa menunda-nunda... Sekeliling kapal saya melihat kurang lebih 200 orang kawan menggelepar di permukaan laut, separuhnya sudah cukup jauh terhanyut, sehingga kelihatan seperti titik-titik kecil saja...

Saya berjalan terus. Saya bertemu dengan seseorang yang hendak beraksi. Dia mengajak saya dan orang-orang lain supaya ikut. Dia seorang insinyur perkapalan. Ia mengatakan kepada kami bahwa kapal yang sedang tenggelam itu dapat diselamatkan. Dan seharusnya kami tidak usah mati lemas, masih ada kekuatan untuk menolong diri. Maka saya bersedia melakukan apa saja yang diperintahkan olehnya. Saya mengikuti dia dan kami turun beberapa anak tangga ke bawah. Pemimpin kami itu berhenti dan menunjuk kepada sebuah roda. Ia memerintahkan supaya kami memutar roda itu, katanya: "Pertama-tama, dinding penahan air harus ditutup dengan roda ini." Tenggelamnya kapal ini

tidak bergantung pada saya, pikir saya, tetapi saya mulai memutar roda itu dengan segala kekuatan bagaikan seorang yang tidak mempunyai otak lagi. Setelah beberapa lamanya, roda itu tidak bisa diputar lagi. Adakah dinding penahan air sudah tertutup? Itu tidak saya ketahui. Tetapi saya mulai merasa mual. Orang-orang itu sudah berangkat semuanya. Tak seorang pun kelihatan. Di bawah saya, laut berbusa-busa seperti air terjun. Dari sebuah ketel uap keluarlah uap mengepul berdesis-desis. Ketakutan amat menekan perasaan saya. Betapa mudahnya ketel itu bisa meledak sewaktu-waktu. Dengan itu sekaligus kapal akan rusak dan tenggelam.

Saya berdiri seorang diri. Tidak berani lagi turun, meskipun saya ingin sekali mengetahui berapa tinggi air sudah naik di dalam ruangan kapal itu. Biar sajalah hilang! Saya tidak boleh menunggu. Saya meloncati anak-anak tangga, sambil merasa maut mengejar saya dari belakang. Orang-orang lain tidak kelihatan lagi. Rupanya mereka semua tenggelam bersama kapal itu. Kemudian baru saya mengetahui bahwa insinyur itu sebenarnya tidak normal lagi keadaannya. Dialah seorang dari sembilan orang yang sakit jiwa di kapal "Van Imhoff".

Saya naik ke geladak dan sekali lagi mencari sama saudara saya. Kami dari Flores dan Timor berjumlah 19 orang. Tetapi sekarang tak seorang pun kelihatan. Adakah mereka semuanya sudah di laut? Saya mengambil keputusan naik ke anjungan komando, supaya dari sana bisa melihat semuanya. Sendirian saya di sana, amat tinggi di tengah kapal yang akan tenggelam itu, justru di tengah samudera yang tak terukur luasnya itu. Mata saya mencari batas-batas pandangan, mencari-cari kemungkinan supaya bisa selamat. Tetapi yang kelihatan hanya air... dan air, sementara di atas kepala saya cuma langit yang biru dan matahari yang terik. Badan kapal yang semakin miring itu memperingatkan saya akan kenyataan. Dengan sekuat tenaga dan suara saya berteriak memanggil nama beberapa saudara saya di segenap penjuru kapal, namun tak ada jawaban. Beberapa orang tua menengadahkan ke tempat saya berdiri dan menggusari saya, seakan-akan mau berkata: "Buat apa ribut-ribut, sebentar lagi semuanya selesai!"

Ketika melihat keliling, saya melihat bahwa di buritan kapal masih ada banyak orang lagi berdiri berkumpul-kumpul. Waktu saya mengamati sungguh-sungguh ternyata mereka sedang bekerja keras mempersiapkan sebuah sekoci yang tertinggal.

Ah, saya mesti ke sana. Tanpa berpikir panjang-panjang, saya berlari ke sana. Saya meloncati beberapa anak tangga. Siapa bisa mengira bahwa di sana masih ada lagi sebuah sekoci, yang dapat ditumpangi oleh 42 orang manusia. Kesempatan ini tidak boleh dilewatkan. Sebetulnya, di sana masih menunggu jauh lebih banyak orang lagi, dan saya menyadari bahwa inilah orang-orang yang harus diselamatkan. Inilah kesempatan terakhir bagi mereka. Untuk berpikir berlarut-larut, tak ada waktu lagi. Sekoci itu dapat diturunkan ke laut dengan mengikuti syarat-syarat yang lazim. Sekoci itu masih baru sekali. Sementara mereka bekerja itu saya melihat tangki air cadangan, yang biasanya ada pada

sekoci penyelamat, tidak ada. Rupanya orang Belanda dengan sengaja sudah mengaturnya sedemikian, supaya para penumpang sekoci itu tidak membawa bekal air. Orang mesti bertindak secepat mungkin, sebab, mengarungi suatu samudera tanpa air, merupakan pekerjaan yang gila.

Dengan bergegas saya berlari ke dapur mencari air. Dengan sebuah ember penuh air, saya berlari-lari kembali ke sekoci. Sementara itu saya berpikir lagi tentang makanan. Masih berhari-hari lagi kami harus mengarungi samudera yang luas ini. Maka saya mengisyaratkan kepada seseorang, dan bersama-sama kami tergopoh-gopoh pergi menuju dapur, mencari bekal. Dia membuka sebuah lemari dan mengeluarkan 7 buah roti. Ia menyerahkan roti itu kepada saya supaya dibawa ke atas. Lalu saya kembali ke dapur hendak mencari lagi sesuatu. Lemari es terkunci. Sayang, perabot seindah itu! Tetapi, dengan sebilah kapak besar saya memecahkan kunci pintunya, tanpa memikirkan apa dan bagaimana akibatnya. Urusan ini memang memakan waktu dan tenaga, tetapi pekerjaan kami mendapat ganjarannya. Lemari es itu penuh dengan minuman: bir, anggur, jenever dan limonade. Alangkah baiknya jika semuanya itu bisa kami manfaatkan. Maka saya mengambil dua buah ember besar, yang kemudian saya isi dengan botol-botol minuman lalu pergi dari situ. Botol-botol itu saya bawa ke sekoci.

... Ketika saya sampai di tempat, sekoci sudah diturunkan. Dengan amat bingung saya melihat sekoci itu sudah kira-kira 100 meter jauhnya dari kapal, penuh dengan manusia sampai pinggirnya. Tetapi saya belum menyerah. Untuk itukah saya bekerja? Ember-ember tadi saya letakkan di lantai. Orang-orang lain yang berdiri dekat terbit selera mereka, dan dengan penuh minat memandangi isinya. "Buatlah sesuka hati dengan isi ember itu". Saya membiarkan mereka mengambil isi ember itu. Di sanalah suatu sudut terletak seonggokan pakaian berenang. Saya memilih satu yang baik. Saya menanggalkan pakaian saya, kecuali baju singlet, celana dan kaus kaki kemudian membelit badan saya dengan pakaian berenang lalu berlari ke tangga kapal. Tangga itu penuh dengan manusia, yang sudah ditinggalkan oleh sekoci terakhir itu. Saya tidak bisa turun melalui tangga itu. Maka tanpa berpikir panjang-panjang, saya meloncat ke laut dari tempat yang tinggi. Saya kan pandai berenang, apalagi sekarang sudah ada pakaian berenang... Di sekitar saya masih ada puluhan orang lain. Ada yang terapung, ada yang berenang. Masing-masing berpegang erat-erat pada benda yang dibawanya.

Belum jauh saya berenang... Di hadapan saya, sekoci itu semakin dekat. Tampaknya seperti sepotong sabut kelapa. Dayung-dayung juga sudah diambil oleh orang Belanda. Saya berenang mendekatinya. Saya melihat betapa sekoci itu sudah sarat sekali. Lagi-lagi ketakutan menyelubungi saya. Adakah mereka masih sudi menerima saya? Seorang penumpang sekoci itu sudah berteriak bahwa tidak ada tempat lagi. Tetapi seorang lain lagi mengulurkan tangannya kepada saya... Dia menarik saya ke atas, dan dengan hati penuh syukur, saya merasa senang dengan tempat yang ada biarpun amat kecil. Sambil berdayung dengan tangan dan dengan sebilah papan, kami bergerak menjauhi kapal...

Di dekat kami terapung-apung sebuah rakit, atau lebih tepat, seikat bambu. Padanya bergantung lima orang. Yang paling muda di antaranya dapat berenang ke tempat kami, sementara yang lain terhanyut semakin menjauhi kami. Di antaranya saya melihat Dr. Nowak, ahli bedah terkenal dari Surabaya itu, dan Prof. Huber dari Bogor. Dr. Nowak berteriak: "Tolong! Kami tidak bisa berenang!" Tetapi bagaimana kami bisa menolong mereka? Kami sendiri pun bagaikan bola yang dimainkan-mainkan oleh gelombang laut yang luas itu. Maka dokter yang sudah meluputkan sekian banyak jiwa itu, kini malah dia sendiri terkubur di dasar laut, tanpa mengharapkan sesuatu pertolongan.

Perlahan-lahan matahari turun di sebelah barat. Kami masih terus mengamati kapal yang akan tenggelam itu. Tiba-tiba seorang berteriak: "Sekaranglah saatnya kapal itu habis riwayatnya!" Memang betul! Kapal "Van Imhoff" kelihatan hampir tegak lurus, haluannya ke bawah, dan dalam tempo satu dua detik, hilanglah dia ke dasar laut bersama... Kesunyian mahadahsyat meliputi kami semua. Masing-masing orang berpikir tentang sahabat atau kenalannya yang terkubur bersama "Van Imhoff" itu. Berapa banyak? Seratus? Ataukah dua ratus? Petang itu, masih banyak orang lagi, yang tadinya meninggalkan kapal, kembali ke kapal untuk beristirahat di atas kapal yang perlahan-lahan ditelan oleh laut yang dalam itu. Nasib mereka lebih baik daripada orang-orang itu, yang sekarang terapung-apung atau terhanyut menjauhi kapal, tetapi tidak mengetahui di mana mereka akan mendarat. Berjam-jam, yah malahan barangkali berhari-hari mereka harus berjuang mati-matian di laut yang asing itu. Peristiwa ini terjadi sekitar pukul 7.00 malam...

...Sesudah tengah malam datang angin sepoi-sepoi dan layar mulai berkembang. Seorang di antara kami kebetulan membawa kompas. Dari mana dia memperoleh kompas itu, saya tidak tahu. Kami sekarang mengetahui bahwa kami berlayar ke arah timur dan di sana mestinya ada daratan. Mula-mula sekoci kami meluncur dengan amat tenangnya. Sesudah itu gelombang menjadi lebih besar, sehingga beberapa orang di antara kami mabuk laut. Saya juga. Sudah sejak kemarin pagi, perut kami tidak berisi barang sesuatu apa pun. Tetapi laut tidak mengenal ampun; gelombang terus menggarang dan semakin besar juga. Berjam-jam lamanya saya muntah dan perut saya terasa terkoyak-koyak...

MALAM berlalu perlahan-lahan. Bersama hilangnya tabir kegelapan, berhentilah juga angin. Tanpa sadar, hari sudah siang. Matahari bersinar dengan terik yang kejam. Adakah kami sekarang berlayar di khatulistiwa? Kami tidak banyak berbicara. Agaknya hari sudah pukul delapan atau sembilan, ketika kami mendengar deru sebuah pesawat terbang, dan sebentar kemudian pesawat itu melayang di atas kami. Rupanya awak pesawat itu melihat kami, karena pesawat itu semakin merendah terbangnya, dan para penumpangnya melambaikan tangan kepada kami. Syukur!

Kami merasa boleh jadi keselamatan kami hampir tiba. Tidak berapa lama kemudian tampak pula kepulan asap sebuah kapal laut. Ternyata itu kapal "Bulungan". Kami menanti dengan napas tertahan-tahan penuh harapan. Adakah mereka datang hendak meluputkan

kami? Melalui sebuah corong suara, seorang perwira kapal "Bulungan" berteriak kepada kami. Ia bertanya bagaimana kami sampai di sana, dan di manakah kapal "Van Imhoff" tenggelam. Akhirnya mereka bertanya lagi entah ada orang Belanda di sekoci kami. Kami mesti menyangkal. Kami orang Jerman, tawanan politik.... Sesudah itu mereka tidak menghiraukan kami lagi. Kami mengangkat ember tinggi-tinggi meminta air minum, tetapi tiada seorang pun peduli. Perlahan-lahan kapal itu bergerak meninggalkan kami. Dan kami terus berlayar lagi menuju suatu masa depan yang semakin suram. Hati kami sungguh kecewa.

Kira-kira tengah hari, laut mulai bergelora. Dari tiga jurusan, guntur dan kilat serta awan hitam yang tebal mengepung kami. Angin bertambah hebat menurut istilah para pelaut kekuatannya enam sampai delapan. Tidak berapa lama kemudian, kami sudah terkepung dan berada di tengah-tengah taufan yang dahsyat itu. Laut mulai berbuih-buih. Gelombang naik setinggi-tingginya. Sekoci kami seperti joki di atas punggung kuda yang sedang berlari kencang. Ia diangkat setinggi-tingginya oleh gelombang kemudian dihempaskan kembali. Orang-orang yang mempunyai pakaian berenang membelit tubuh mereka erat-erat. Sekoci itu berderak-derak sepertinya akan hancur berantakan. Untung masih baru, sehingga tetap kukuh. Makin banyak air laut mengisi ruangan sekoci kami. Dengan segala kekuatan yang ada, para penumpang menyendok air laut ke luar. Juru mudi kami, Witt namanya, memang seorang yang istimewa. Kami beruntung sekali mendapat seorang ahli seperti dia. Kami bersyukur, karena hanya berkat keahliannyalah kami semua masih hidup.

Biarpun angin begitu kencang, ia tidak membawa hujan. Di manakah gerangan kami akan mendapat air minum? Air yang ada pada kami semakin kurang. Pada kami memang masih ada beberapa botol, tetapi kami harus berhemat sungguh-sungguh. Tiap hari tiga kali seorang mendapat jatah satu sendok. Beberapa kawan yang egois, minum sendiri apa yang mereka bawa tadi dari kapal. Hampir-hampir orang berkelahi hanya karena perkara itu. Beberapa kawan tidak bisa menahan diri melihat orang-orang yang egois itu, sehingga dengan rela hati mereka mau menerjunkan diri ke dalam laut. Dengan susah payah, kami akhirnya bisa mencegah mereka berbuat demikian.

Ketika angin bertiup, layar mendapat giliran dimanfaatkan. Kami meluncur cepat di atas air laut yang masih garang itu dengan rasa nyaman. Kami berpikir, mungkin angin inilah yang akan membawa kami kepada keselamatan, sebab tanpa angin, kami tidak akan pernah mencapai daratan. Menjelang malam, angin reda, dan sekoci kami kembali berleumpang dengan tenang. Daratan belum juga kelihatan. Di mana kami akan mendapat air minum? Paling lama sehari lagi, padahal air minum sudah habis. Banyak orang mengerang kehausan, merengek seperti anak kecil meminta tambahan minum sedikit lagi. Tetapi mereka itu juga tidak mendapat lebih daripada satu sendok. Beberapa orang mulai minum air laut.

Sekali lagi malam tiba. Kedengaran suara-suara putus asa. Suasana penuh dengan

kebingungan. Tengah malam, saya melihat di kejauhan sebuah bola api bernyala terpancar ke atas. Sebelum orang lain sempat melihatnya, cahaya itu sudah lenyap. Banyak orang meragukan kebenaran penglihatan saya, sambil mengatakan saya bermimpi. Kemudian baru ternyata penglihatan saya itu memang benar.

Ketika kami sedang duduk-duduk dan sekoci ternyata tidak maju-maju juga, orang mulai membuat dayung-dayung darurat dari papan-papan, yang barangkali dibongkar dari sekoci itu. Dayung-dayung itu ternyata terlalu berat, terlampau pendek dan tidak bisa dipegang dengan baik. Namun kami terpaksa memakainya juga. Orang-orang tua di antara kami amat letih dan tidak bisa lagi berdayung. Kami orang-orang muda, sesudah berhenti sebentar, tiap-tiap kali mulai mendayung lagi. Biarpun selama dua hari ini saya tidak makan, dan masih harus memberi makan kepada ikan setengah hari lagi, saya tidak bisa berbuat lain kecuali berdayung dan berdayung. Sesudah berdayung beberapa lama, tangan saya melepuh.

HARI ketiga. Dari timur kelihatan cahaya, yang memberi tanda datangnya hari baru lagi di dalam riwayat perjuangan kami. Lima puluh tiga pasang mata memandangi ke arah cahaya itu datang, berharap-harap semoga di sanalah letaknya daratan yang diidam-idamkan itu. Tetapi kabut tebal menghalangi pemandangan kami. Tak berapa lama kemudian seseorang mengatakan dia melihat gunung. Lalu lebih banyak orang lagi melihatnya dan kami semua mulai hidup kembali. Bagi kami, daratan berarti kehidupan. Tetapi kami harus bersabar satu hari lagi. Hari yang paling berat!

Tak ada angin sedikit pun menolong kami. Langit yang tidak berawan sama sekali memberi kesempatan kepada matahari membakar kami sepuas-puasnya. Menjelang tengah hari, kami merasa sudah mual sekali dan bosan luar biasa. Suara-suara putus asa kedengaran lagi. Acara yang sama berulang kembali: keluh-kesah meminta air. Terpaksa minum air laut. Tiada setitik keringat pun mengalir lagi dari tubuh kami. Kulit kami merah dan menjadi sawo matang karena terbakar terik matahari. Banyak orang mendapat bengkak di punggung atau lengan. Tetapi dengan segala tenaga yang ada kami mesti terus berdayung. Ini sungguh tidak gampang. Seorang bapa tua yang mabuk tidur kehausan, mengigau melihat pohon-pohon yang rindang dan ditutupi awan yang mengandung hujan.

Banyak orang menyiram badan mereka dengan air laut supaya bisa terasa agak sejuk; dengan demikian saya sendiri juga merasa kehausan bisa ditahan juga. Kami tidak berpikir lagi tentang makanan. Beberapa buah roti yang ada pada kami, tinggal tak terjamah. Siapa bisa menelan roti kalau tak ada air liur? Kami kehabisan air liur, dan mulut tidak mau dibuka lagi untuk berbicara. Tanpa mengukur-ukur tenaga, kami mendayung sekuat-kuatnya menuju daratan. Ketika matahari turun, kelihatan daratan seolah-olah sudah dekat. Tidak berapa lama kemudian dari arah pantai terdengar hempasan ombak, sayup-sayup laksana bunyi alunan musik yang membawa keselamatan. Beberapa orang menganjurkan supaya kami mendarat malam itu juga. Mungkinkah itu? Tempat dari mana kami mendengar

hempasan ombak tadi amat curam, dan pendaratan akan mustahil di sana. Hampir saja timbul percekocokan yang sengit di antara kami. Tetapi berkat buah pikiran orang-orang yang bijaksana dan berhati-hati, akhirnya tercapai kata sepakat juga. Sampai pagi hari, kami terapung-apung saja di muka pantai, makin lama makin jauh terhanyut ke arah barat laut. Harus berdayung lagi, tetapi tiada seorang pun masih mempunyai tenaga untuk itu. Juru mudi memperingatkan kami, kalau angin darat sebentar lagi kembali, kami akan terbawa lebih jauh lagi ke laut lepas. Ia berteriak: "Adakah kamu masih ingin mati lemas dan kehausan saja, padahal daratan sudah dekat sekali?" Kami mengerti akan tegurannya itu dan berdayung sekuat tenaga yang masih tersisa pada kami.

Kira-kira pukul sembilan pagi, kami hendak mendarat. Ketika mendekati pantai, kami melihat gelombang besar berbuih-buih memecah pada batu karang pantai.

Kami memilih suatu tempat yang agak landai untuk tempat pendaratan. Semua orang yang tahu berenang diperintahkan supaya berenang di samping sambil menyetir sekoci ke pantai. Ombak dari belakang mempercepat gerak kami menuju daratan. Tiba-tiba segulungan ombak yang besar membanting kami sekeras-kerasnya ke sebuah batu karang. Saya melepaskan sekoci itu, dan ketika berada di atas air lagi, saya melihat sekoci itu terjepit di antara dua batu karang. Ketika terpukul sekali lagi, sekoci itu terbalik dan manusia penumpangnya tertumpah sama sekali. Hanya seorang bapa tua melekat erat-erat pada tiang layar sekoci. Barang-barang sedikit, yang dahulu pernah luput dari penyitaan Belanda, kini terhanyut masuk laut kembali. Sambil sebentar berenang dan sebentar mencoba merangkak, saya akhirnya terhempas ke daratan. Orang-orang yang tidak bisa berenang harus lekas-lekas diselamatkan sekarang juga. Saya ingin menolong. Saya kembali lagi masuk air, tetapi sudah tidak punya tenaga lagi. Saya jatuh berlutut keletihan. Meskipun ombak besar sekali, semua orang dapat diselamatkan. Banyak orang mendapat luka dan kulit terkelupas. Seorang petani tua tertabrak sekeras-kerasnya pada batu, dan meninggal dua jam kemudian. Kami menguburkan dia di tepi pantai laut...

...Penyelenggaraan Tuhan sudah memelihara kami sampai sekarang, dan pasti di masa datang juga. Ternyata pertolongan datang lebih cepat daripada yang diduga. Sementara setiap orang mencari-cari tempat untuk tidur, tiba-tiba kelihatan lima orang laki-laki yang besar datang mendekat. Dengan langkah berhati-hati di dalam bayangan daun kelapa, mendekati kami.... Ketika ditanyakan kepada mereka nama pulau itu, mereka menjawab, "Pulau Nias!" Nias?..... Sekarang baru kami mengetahui di mana kami sebenarnya berada....

Br. Aloysius Seitz SVD, mencatat ada 15 Pastor dan Bruder sesama dari Nusa Tenggara Barat dan Timur yang tewas bersama tenggelamnya kapal Van Imhoff. Sayang Seitz hanya mencatat sesama pastor dan bruder saja, tidak mencatat tawanan lainnya termasuk Walter Spies. Mungkin itu yang bisa diingat Seitz.

Diperoleh keterangan resmi dari laman vanimhoff.info bahwa jumlah tawanan

German yang selamat berjumlah 72 orang, sedangkan yang tewas 435 orang termasuk di dalamnya Walter Spies. Jumlah angka yang selamat dan yang tewas ternyata melebihi jumlah penumpang yang disebut 478 Orang. Berikut adalah daftar yang selamat:

Banthien, Friedrich Christian
Beck, H F
Bernhardt, H O
Bruns, Rudolf H H
Danzmann, P F H C
Doehring, F A
Engelmann, A T H
Fischer, Ernst Leo
Friedrichs, G
Gleichmann, Hermann Karel Friedrich
Gosch, W F
Grasshoff, Johannes
Greis, -
Grimm, K H F
Hansing, H W
Heidt, Karl M E C A
Heikens, L
Helbach, P
Heldt, H P
Heuer, W H
Hoffmann, L A
Jark, H E
Kempf, E C (Conrad)
Kludas, L W R
Kroeger, H
Kruesel, E N
Lehmitz, A W T
Maack, F K Th H
Maier, H
Möller, J K G
Meyrich, Siegfried V
Mueller, Manfred G
Mueller, H H O
Orgel, A
Quandt, M A
Quidde, E
Ressing, J Heinrich
Rohde, Hermann Carl Wilhelm

Rossdeutscher, F W F
Ruzek, H F F
Sack, H A H (Hans)
Schmidt, R E
Schmidt, H P
Schneider, C J
Schoenhaber, O C E
Scholz, R
Schröder, E E J F K
Schroeder, W Edmund F
Schuett, Ch R S W (W C H R S ?)
Schulze, G F S (G B G ?)
Schweikert, W J
Seemann, Karl
Seitz, Heinrich K (Aloysius)
Selow, von T H
Skorsoba, K
Soeder, H
Spreckelsen, von P H W
Stolzenhayn, E
Tautenhahn, R
Teichert, G M H
Teichert, M
Thuma, Zdenko Karl
Tiedemann, K F C
Ulrich, E O
Vanselow / Vanselo, Th
Vehring, Albert
Walkowiak, Stephan
Weick (Weich?), J
Weiler, Gottlob (Karl)
Wernthal, E F A
Witt, E J H (H G F?)
Zacher, Georg A

Daftar yang tewas adalah sebagai berikut:

Aswegen, Theodor Gerhard
Baehr, Richard
Barnert, Otto Anton
Böhm, Hugo Carl August Wilhelm
Böhmer, Heinrich Ludwig Alwin
Beate, Wilhelm

Becker, Franz Fritz
Becker, Alfred Friedrich Wilhelm
Beinhauer, Josef
Bergau (Betgau), Albert Fritz
Beste, Wilhelm
Bethge, Wilhelm August
Bettaque, Karl Albert
Beyer, Dietrich Friedrich Louis
Bleckmann (Blechmann ?), Carl Friedrich
Bode, Werner August
Bodensack, Daniel Christian
Boger, Friedrich (L?) Karl
Boye, Karl Jurgen Peter
Braun, Arthur Erich Oskar
Bröcker, Wilhelm Johann
Brückner, Harry Erich Volkmar
Broderson, Peter
Brun, Emil Georg Paul
Brunken, Gustav Ferdinand Johann
Bruns, ?
Buenjer, H W L
Buschkamm, Gustav
Buschkiel, Dr. Alfred Christian Frederik Ludwich
Clausing, Adolf Wilhelm Emil
Dalles, Georg
Dannert, Richard Robert
Döpp, Wilhelm Karl
Dehne, Friedrich Wilhelm
Dietz, Georg Friedrich Robert
Donat, Walter Karl Hermann
Driessen, Gerhard Albert
Engel, Reinhold Emil
Engelhardt, Werner Ludwig Robert Wilhelm
Erhardt, Robert Gustav Wilhem
Fehn, Christian Richard
Feld, Ernst Willy
Fischer, Rudolf Walter
Folkerts, Johann Reiners
Franken, Carl
Fritzsche, Paul Albert
Froescher, Ludwig Franz
Geissler, Hermann Karl Emil

Gelonek, Hermann
Gerds, Adolf Konstantin
Gerhardt, Otto Ernst Paul
Gesche, Georg Karl
Gluesing, Borchard Hinrich (Borchert Heinrich)
Goethe, Carl Wolfgang Friedrich
Gornoll,
Grabe, Rudolf Heinrich Johannes
Graske, Karl August Wilhelm
Gronauer, J A
Gross, A
Grossmann, Johannes (Hans)
Grube, Johannes Gottlieb
Grzywa, Prof Dr Norbert
Gundert, Heinrich
Hammann, Carl Friedrich H J L
Hanke, Johann
Hansen / Hansing (?), Wilhelm Hans
Harders, Claus Hinrich
Havemann, Ernst Georg
Heckenbuecker, Jacob Johann
Heeringen, von Otto
Heimbach, Karl Richard
Henschen, Johann Peter
Hering, Friedrich Wilhelm (Wilhelm)
Herrmann, Rudolf Emil Karl
Hischmann, Dr Albert
Hoegel, Ludwig
Hoffmann, Carl Matthias Wilhelm
Hoffmeyer, Carl Friedrich Franz
Holthaus, Ch Josef
Hoppenstedt, ?
Horn, von Robert E F
Horowitz, Max Wilhelm
Huber, Prof Dr Friedrich Ludwig
Immerheiser, Friedrich
Jaeger, Hermann Ferdinand August
Jahn, Josef
Jann, Fritz Ferdinand
Janssen, Johannes W F
Jeczek, Carl Heinrich
Jeka, Jakob

Jochmann, Hermann Carl Max
Jourdan, Friedrich Paul Ludwig
Kaie, Richard Carl Theodor Hermann
Kamman, Wilhelm (Karl Friedrich Heinrich Wilhelm)
Kaphengst, Ernst Friedrich Carl Theodor
Kass, Heinrich Otto Moritz
Kemper, H W
Kessler, Heinrich
Kindt, Fritz Alois
Kirst, Walter
Klein, Franz
Kleinschmidt, Johann Antony
Klesper, Johann W M
Kliem, Erich Wilhelm
Kloth, H P K A
Kniepf, O F H
Kniepf, Ch. Oskar Ferdinand Gustav
Knoegel, Wilhelm
Knuth, Heinrich Christian Wilhelm
Koch, Karl Hermann Sigbrand Alexander
Koch, Andre
Koehlker, Eugen Paul
Koenig, Paul Hermann
Kraemer, Leo
Kratz, Franz Max
Krauliedies, Friedrich Wilhelm
Kreisig, Albert Karl Heinrich
Kronberg, Adolf Carl Friedrich
Krueger, Hermann
Kuehner, K Th
Lange, Franz Robert
Lück, Albert
Lehmann, Wilhelm Ludwig
Lehmann, Franz
Leip, Phillip
Leip, Ph
Lembrecht, Wilhelm Ludwig
Lepp, Johann Jacob (John)
Lesch, A F A
Littmann, Herbert
Loeber, Johann (John) Christian
Loeffler, Hugo Ernst Juliius.

Loehnert, Paul Helmuth
Lohmeyer, J M F
Lonhard, Wilhelm Friedrich
Lonhard, W P
Lorenzen, Alfred Nis Wilhelm
Lueck, Albert O
Luenig, Hans Georg Walter
Lutter, Oskar Eugen Kimiwo
Maat, (?)
Magener, Louis Wilhelm
Marggraff, Richard
Marth, Ferdinand Andre
Maschewski, Franz Heinrich
Mayer, Alfons Ernst
Mayer, Albert Fritz
Möller, Julius
Meckel, Heinrich Friedrich
Meerbothe, Karel
Mertens, Walter Rudolf Hans Berthold
Mertens, Johann
Messerle, K E
Metzker, Rudolf P
Mex, A W
Meyer, Pastor Frans
Meyer, Wilhelm August
Meyer, August Wilhelm
Meyer, Franz
Meyer, Johannes
Meyrich, Siegfried
Middendorf, Heinrich Louis
Milbradt, Hans
Moeller, ?er Georg
Moeller, Bruno Heinrich Franz
Moeller, Johannes Heinrich (Heini)
Moll, H J
Montigel, Rudolf
Moszkowicz, Otto Johann Ludwig
Mueller, Arthur Fritz Max
Mueller, Eduard
Mueller, Wilhelm
Mutschler, Wilhelm Hans Jakob
Nawrot, Karl Paul

Neidhart, Wilhelm Karl
Neuber, Wilhelm
Nielsen-Doubeck / Nielsen-Donbaeck, Christen Johannes
Niemann, Carl Hermann Friedrich
Nittelnelton, Robert
Noll, Ernst
Northmann, Paul R
Nowak, Edmund
Obergassner, Johann Hans
Oertel, Hermann Ernst
Oestreicher, Mathias
Oppenheim, Max Theodor
Ostermann, Ernst Theodor Paul
Otto, August Gustav Wilhelm Hermann
Overbeck, Hans Friedrich
Pandel, Arthur
Paproth, Hans Alfred Fritz
Pass, Johann August
Pauli, W F M
Pauli, Heinrich Ferdinand
Pegel, Hermann
Peters, Wilhelm
Peuker, Hermann Max Karl
Pfau, Dr Georg Albert
Pflug, Ernst Emil
Plamper, Julius
Plogstert, Bruno
Podewski, G G M
Polt, Wilhelm Karl Rudolf
Porten, Jakob
Possehl, Konrad Hermann O
Prehn, Carl
Prinz, Robert Ferdinand
Prinzhorn, Walter Johann Hans Heinz
Prunnbauer, Josef
Quest, Heinrich
Rabaa, Josef Hermann
Raikowski, Johann Ernst
Randel, W A J
Ranke, Von L E B
Raschdorf, Karl H W
Rau, Wilhelm

Rebholz, Paul
Redies, Otto Robert
Reichmann, Erich
Reifenberg, Rolf (son)
Reifenberg, Hans (father)
Reinhardt, Otto
Reinicke, Karl Friedrich August
Reissaus, P W A
Reiter, Hermann
Reize, Ludwig Heinrich (son)
Reize, Ludwig Heinrich (father)
Repeln, von Friedrich
Rettig, Friedrich August Albert
Retting, P A A
Reuter, Hermann
Rexhauser,
Richter, Otto Reinhold (son)
Richter, Otto (father)
Riebschlaeger, Friedrich Wilhelm
Riedel, Karl
Rippmann-Rellstab, Carl Friedrich
Roehl, A H
Roehm, Ernst
Roehwer, Friedrich Wilhelm
Roesnick, B K H
Rohde, Oskar Wilhelm Henri
Rosam, Josef Anton
Rosenau, Georg E
Rothermund, E
Saefkow, Emil Karl Hermann
Sappe, Norbert
Sauerland, Walter Karl Wilhelm
Sauerweit, Ottomar
Sazenhofen, von Georg Maria Eduard Max
Schakols, A G
Schalaudek, Erich Otto Fritz
Schalk, Heinrich Friedrich (son 1)
Schalk, Werner Otto Ludwig (son 2)
Schalk, Heinrich Josef (father)
Scharlemann, C R G (Gerhard)
Schell, Peter
Schellhorn, Fritz Karl

Scherwat, Eduard K Wilhelm
Schiffer, Julius
Schild, Fritz Wilhelm Heinrich Georg
Schlosser, H
Schlueter, Hans
Schmidt, Wilhelm
Schmidt, Helmuth
Schmidt, H
Schmidt, Wilhelm Peter Friedrich
Schminke, Friedrich Wilhelm
Schmitt, J
Schmitt, Hermann Albrecht
Schmitt, H A
Schnabel, W H H
Schneewolf, Walther Franz (Franz Walther?)
Schneider, Walter Johann Herbert
Schneider, Georg (Johann Georg)
Schneider, Friedrich Arthur
Schneider, Ewald (father)
Schneider, Ewald (son)
Schneider, Otto Louis Ph. Werner
Schoen, Albert
Schoenmann, Arno
Schoeppel, R C
Schoeppel, J G M
Scholz, Georg K (son)
Scholz, Rudolf Georg (father)
Schuett, Richard Karl Friedrich
Schuhbeck, Franz
Schultz, Georg
Schultz, Otto Herbert Alfred
Schumann, Ch F
Schuster, Paul
Schwartz, Jacob
Schwartz, Alfred
Schwarz, Carl
Schweitzer, Hugo
Schwertz, Friedrich Helmut Oswald
Schwitzki, Wilhelm
Seefeld, Eduard Valentin
Seiferth, Ferdinand Franz
Shuhbeck, F

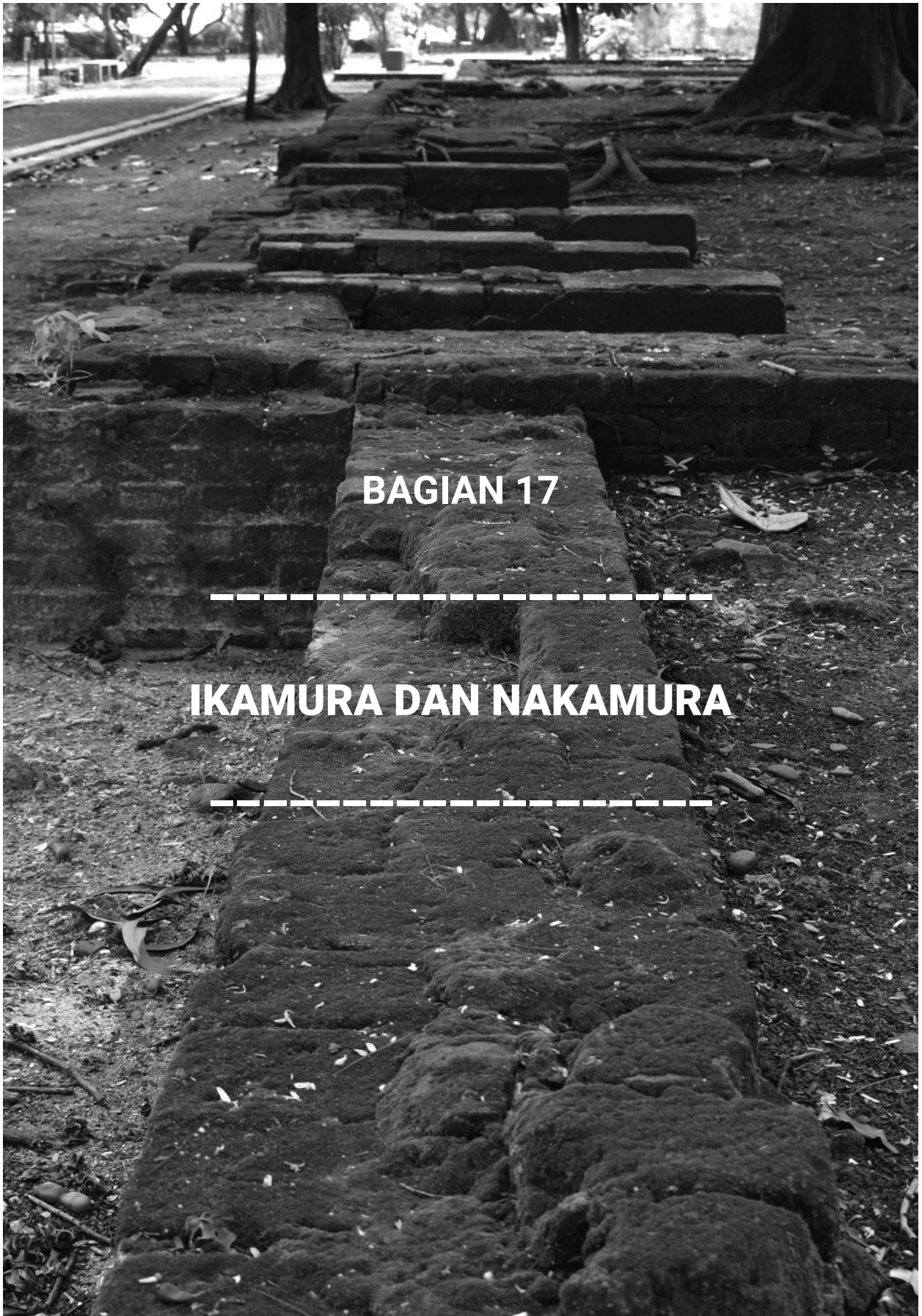
Siebeler, Joseph Carl Hermann
Siegmund, Rudolf Hermann Willy
Siegner, Johannes Heinrich
Sill, Erich Emil Ferdinand
Sommerbauer, Karl
Sonnenburg, Herman Helmut Otto (Hans)
Sparrer, Max
Spectenhauser, Friedrich
Spendrin, O
Spier, Carl Friedrich Wilhelm (W K F ?)
Spies, Walter
Stahl, Ludwig August Amandus
Stauffer, Otto
Steffen, Johann Ferdinand Arthur
Steffen, Friedrich Wilhelm Karl
Steffen, Paul Friedrich
Steffen,
Steffens, O
Steger, Hubert
Stein, Simon Peter Ferdinand Maria
Stein, Otto Hermann
Steinberg, Peter August
Steinemann, Friedrich K
Steiner, Peter
Steinhauer, P L Ch
Steinhuesser, Karl
Steinlein, Jacob
Stellwang, F F
Stempniak / Stemmiak, Michael
Stengel, E
Stengel, Ernst Karl Wilhelm
Stern, Erich (youngest brother of Hermann Stern)
Stern, Hermann (elder brother of Erich Stern)
Steudel, Johann Julius August F K
Stiller, Paul Richard Ernst
Stoecks, Rudolf Max Wilhelm (father)
Stoecks, Walter Heinrich Johann (son)
Strieter, Wilhelm
Strube, Richard Ferdinand Ernst
Stueber, Wilhelm Carl Julius
Szameitat, Richard Carl
Szeniczei, Milan

Tennert, Arnold Otto Paul
Tenzer, Fritz Paul (father)
Tenzer, Franz Paul (son)
Tenzer, Hans Willy (son)
Tetzner, A F
Theine, Hendrik Gustav Hermann
Theobald, Heinrich
Therre, Nicolaus Johann
Thiede, Ernst August
Thiel, Hermann Gustav
Thieme, Karl Hermann Paul
Thill, E L W
Thisius / Tissius, Friedrich Wilhelm
Thomann, Carl Andreas
Thomann, Paul
Thumer (Thurner?), Johann
Tonne, Heinrich Friedrich
Tottewitz, Hans Rudolf
Treffke, Walter (T ?)
Trenozek, C A
Trostel, Gustav
Tschiedel, Julius
Tschirpke, Carl August Hermann (father)
Tschirpke, Alfred Carl (son)
Tschirpke, Leo (son)
Ullrich, Kurt
Ullrich, Heinrich Friedrich
Vahldiek, Oscar Hermann
Verhalen, F J
Vickermann, Gaudentius Th
Vieweg, Julius Hermann Bruno
Vinders, Emil
Vogt, Friedrich Wilhelm
Vogt, Leo
Volkerts, Johannes
Volkmann, Paul Friedrich Wilhelm
Vollmer, Georg Wilhelm
Waechter, Hermann
Wagenbreth, Otto Hermann
Wagner, Waldemar
Walther, Jean
Warnecke, Fritz Louis

Warning, Paul Joachim Anton Heinrich
Waschkuhn, Anton Wilhelm
Wüst, Paul Otto
Wüst, Otto Robert Hans
Weber, Peter Christian
Weber, Friedrich
Weber, K G
Wegener, Hans Edgar
Wegener, G H O
Weidenbach, Hermann
Weinstein, Theodor Arthur
Weiss, Alfred Emil
Weisser, Samuel
Weisz, F
Weituschatis, Willy
Weller, R J H
Wengel, Paul
Werner, Karl Friedrich Julius
Wexelberger, P H
Wichardt, Rudolf Reinhold Hans
Wiechert,
Wieger, Georg
Wieland, E
Wienandt, Friedrich Martin Otto
Wiese, Otto Bruno Walter
Wiesinger, O K L
Wilhelmi, Giesbert Wilhelm H Goesta
Will, Friedrich
Willer, Heinrich
Winckler, Curt Edmund (G E ?)
Windmueller, Hans Albert
Wingert, K F W
Winter, Karl Ludwig
Winzek, Georg Hermann
Wohl, Werner
Wohlers, Friedrich Heinrich Rudolf
Wohlrab, Josef
Wolff, Carl Otto
Wolff, Heinrich
Wolff, Gustav Wilhelm
Wollwaage, Otto Friedrich
Woltersdorff, Hans Johann Albertus

Wortmann, F W
Wortbroek, Heinrich F W
Zach, Ritter von Erwin
Zeidler, Friedrich Wilhelm Karl
Zeidler, Karl W K
Zieras, O G E
Zimmer, Reinhard Leberecht
Zimmermann, Gerhard Richard
Zipplit, E A W A (Alexander)
Zitzelberger, J

Orang tua Walter Spies menuntut pihak Belanda di pengadilan, keputusannya adalah menyalahkan Kapten kapal Van Imhoff yang bernama Bongovan. Kapten kapal ini dijatuhi hukuman mati atas kelalaiannya membawa penumpang. Namun Bongovan mendapat keringanan dihukum seumur hidup saja.



BAGIAN 17

IKAMURA DAN NAKAMURA

Setelah Jepang kalah perang, banyak tentaranya ditawan pihak Sekutu di Indonesia. Tawanan tentara Jepang dipulangkan ke negara asalnya secara bertahap. Tahap terakhir pemulangan diberangkatkan dari Pulau Onrust. Berikut adalah laporan wartawan Majalah *Wapenbroeders* yang tulisannya terbit pada edisi no. 40, 1 Januari 1950.

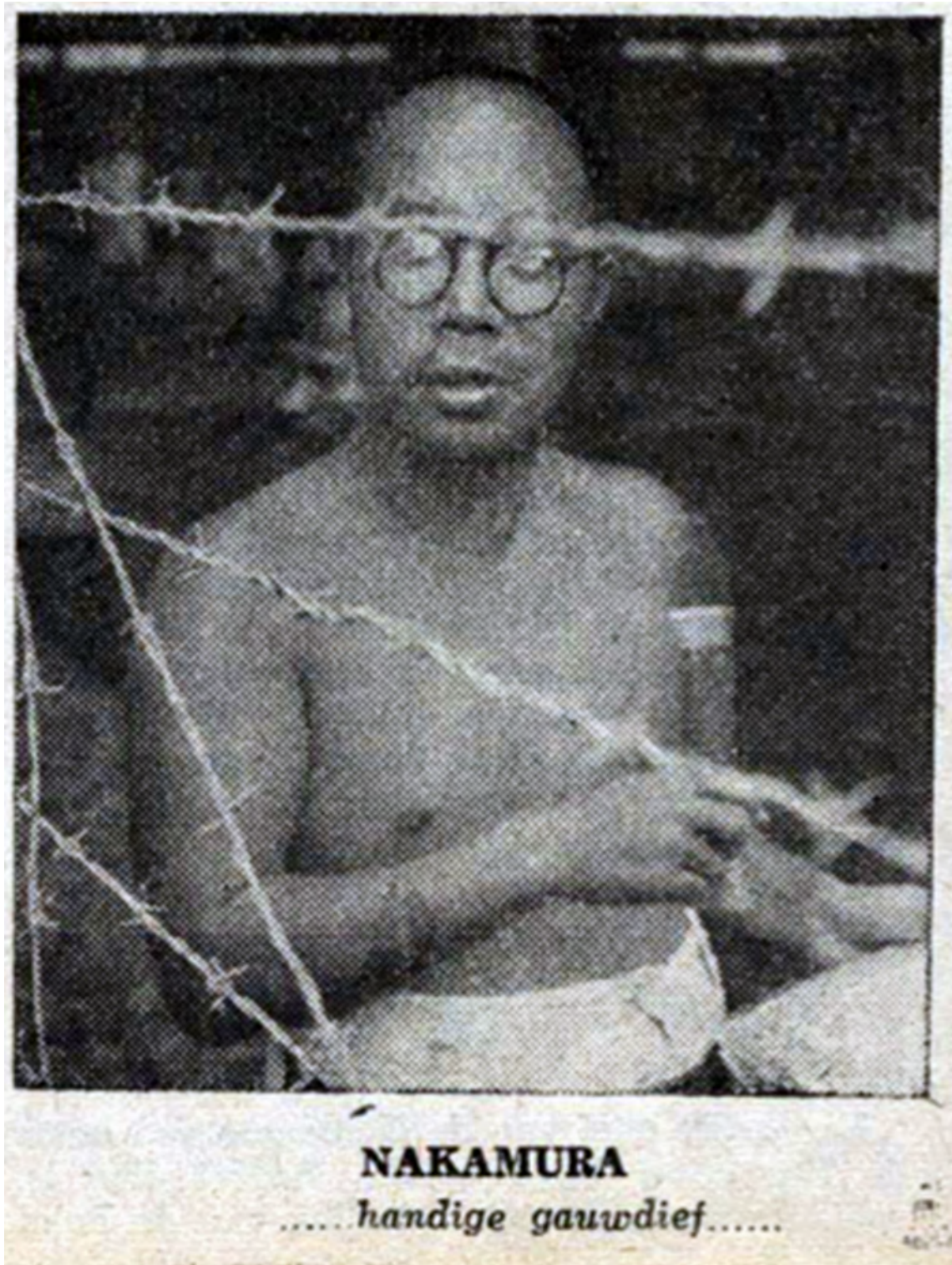
Pada minggu pertama Desember 1949, sebanyak 630 tawanan tentara Jepang yang kalah perang dan yang masih tersisa di Pulau Jawa diangkut ke Pulau Onrust. Tawanan ini di Pulau Onrust hanya transit menunggu dipulangkan ke negara asalnya. Menunggunya mungkin berbulan-bulan, para tawanan ini diperlakukan sangat manusiawi. Selama menunggu, tawanan ini ditempatkan di barak-barak bekas karantina secara berkelompok. Tempat penahanan ini dipagari dengan kawat berduri dan terdapat pos yang dijaga oleh batalion yang dilengkapi dengan senapan mesin.

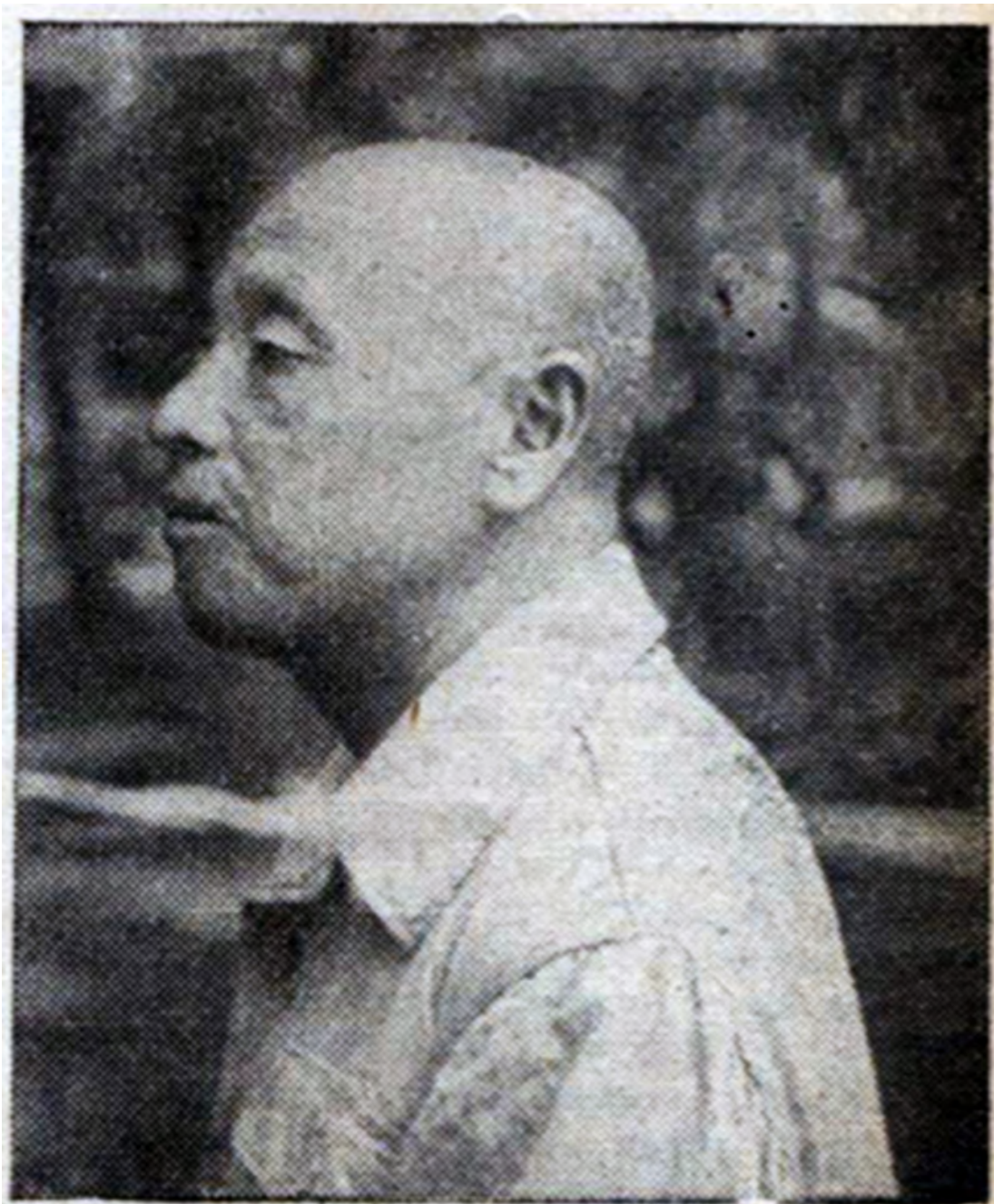
Wartawan *Wapenbroeders* menjumpai seorang pria Jepang berbadan tidak besar tetapi kekar dan berkepala botak di sel barak terpisah. Pria itu mengenakan kemeja, bercelana pendek, sandal kayu (bakiak) mondar-mandir di pinggir pagar kawat berduri. Pria itu dipanggil Ikamura, mantan komandan tentara Jepang. Namun sulit diwawancarai karena agak budek dan hanya bisa berbahasa Jepang. Untuk mewawancarnya dibutuhkan penerjemah. Kebetulan ada tawanan lain yang bisa berbahasa Belanda, namanya Nakamura, orangnya gemuk dan berkacamata tebal. Selidik punya selidik ternyata Nakamura bersama Kolonel Nomura pernah menjadi pemberitaan koran-koran tentang skandal “perampasan” emas dan berlian berkoper-koper dari pegadaian untuk dibawa pulang ke rumahnya di Jepang.

Nakamura bisa berbahasa Belanda dengan lancar, namun dia sama sekali tidak melupakan disiplin Jepang dan orangnya sopan. Ketika ia mendekati Ikamura, dia membungkuk dalam-dalam dan membawa tangannya ke kepalanya. Ikamura mengambil posisi membungkuk sedikit. Wartawan *Wapenbroeder* berhasil mewawancarainya.

Yang ingin diketahui adalah apakah tentara Belanda di kamp-kamp-mya diperlakukan secara manusiawi seperti dia sekarang. Penerjemah ragu-ragu sejenak, kemudian meneruskan pertanyaan ini kepada Ikamura. Ikamura menjawab, “Apakah dia (wartawan) tidak tahu trik lama merapikan kamp ketika kunjungan inspektur jenderal yang sudah diumumkan (tidak mendadak)?”

Para tawanan Jepang, selama menunggu di Pulau Onrust, mengisi waktunya dengan pekerjaan menjahit pada tempat yang disediakan. Ada juga yang memilah-milah tali atau menghabiskan waktu dengan bermain kartu domino.





IKAMURA

.....vleesgeworden militairisme.....



BAGIAN 18

124
TENTARA ELIT WESTERLING
DITAHAN

27 Desember 1949 adalah tanggal yang ditentukan dalam Perjanjian Renville untuk menyerahkan seluruh kedaulatan Belanda atas Nusantara kepada Indonesia. Ternyata penyerahan kedaulatan ini ada yang tidak setuju, di antaranya adalah Raymond Pierre Paul Westerling, seorang komandan pasukan Belanda yang terkenal karena memimpin pembantaian di Sulawesi Selatan pada 1946-1947.

5 Januari 1950, Westerling mengirim surat kepada pemerintah Indonesia yang saat itu disebut Republik Indonesia Serikat (RIS). Isinya merupakan ultimatum yang menuntut agar Pemerintah RIS menghargai Negara-Negara bagian, terutama Negara Pasundan (Jawa Barat) serta Pemerintah RIS harus mengakui Angkatan Perang Ratu Adil (APRA) sebagai tentara Pasundan. APRA ini sebagian besar pengikutnya adalah mantan KNIL dan para desersi Korps Speciale Troepen (KST). Pemerintah RIS diberi kesempatan untuk menjawab tujuh hari setelah surat ancaman tersebut ditandatangani Westerling. Bila menolak atau diam maka APRA akan melancarkan kudeta terhadap Pemerintahan RIS.

Jawaban Pemerintah RIS adalah tangkap Westerling! Pihak Pemerintah Belanda setuju dengan jawaban RIS karena rencana aksi Westerling bersama APRA akan mempermalukan Belanda yang telah menandatangani persetujuan Renville.

23 Januari 1950, Westerling dan pasukannya memulai aksinya di Bandung. Setiap Tentara Nasional Indonesia (TNI) yang ditemui di jalan langsung ditembak dengan membabi buta tanpa ampun dan tanpa kesempatan melawan. Banyak pihak TNI bersimbah darah. Korban tewas mencapai 94 TNI, termasuk Letnan Kolonel Lembong.

Sementara Westerling memimpin penyerangan di Bandung, sejumlah anggota pasukan APRA lainnya dipimpin oleh Sersan Meijer menuju Ibu kota Jakarta dengan maksud untuk menangkap Presiden Sukarno dan menduduki gedung-gedung pemerintahan. Namun dukungan dari pasukan Koninklijk Nederlandsch Indie Leger (KNIL) lainnya dan Tentara Islam Indonesia (TII) yang diharapkan Westerling untuk bergabung, ternyata tidak muncul. Akibatnya rencana serangan ke Jakarta gagal.

Kudeta yang dilakukan oleh Westerling dan APRA dianggap gagal dan upaya kudeta tersebut sangat memalukan Pemerintah Belanda yang telah menandatangani perjanjian penyerahan kedaulatan kepada Indonesia. Pemerintah Belanda memutuskan untuk secepat mungkin mengevakuasi pasukan APRA yang berasal dari KST.

Sidang kabinet Pemerintahan RIS yang digelar pada 6 Februari 1950 memutuskan untuk membubarkan APRA dan mengeluarkan seluruh pasukan KST dari Ibu kota Negara Indonesia. Pada 15 Februari 1950 Menteri Götzen memberi persetujuannya kepada Hirschfeld untuk menarik pasukan KST yang setia kepada Belanda ke Belanda, dan pada hari itu juga gelombang pertama yang terdiri atas 240 anggota KST dibawa ke Belanda

melalui pelabuhan Tanjung Priok dengan menggunakan kapal Sibajak.

17 Maret 1950 gelombang pertama penarikan pasukan KST tiba di tempat penampungan, di Kamp Prinsenbosch, 15 kilometer sebelah tenggara kota Breda. Kemudian pada 27 Maret dan 23 Mei 1950 tiba dua rombongan pasukan KST berikutnya. Keseluruhan pasukan KST bersama keluarga mereka yang ditampung di Prinsenbosch sekitar 600 orang.

Masih ada 724 pengikut Westerling lainnya yang tidak ditarik ke Belanda, terdiri atas 400 orang didemobilisasi di Jakarta, dan di Batujajar sekitar 200 orang, sedangkan sisanya 124 orang pengikut Westerling ditahan di Pulau Onrust.



*Pengikut Westerling dengan seragam ketika baru sampai di dermaga Pulau Onrust
(Koleksi Wansaoeboen)*

Penahanan 124 pengikut Westerling di Pulau Onrust sifatnya sementara. Sayangnya tidak ada sumber yang menyebutkan berapa lama mereka ditahan. Kemungkinan penahanan mereka di Pulau Onrust tidak lebih dari sehari, karena mereka hanya menunggu keputusan Pengadilan Militer yang sedang berlangsung di Jakarta.

Sidang Militer di Jakarta memutuskan untuk menghukum pengikut Westerling ini di Papua. Setelah keputusan tersebut dikeluarkan, para tahanan ini langsung dibawa ke Papua menggunakan kapal laut.



Pengikut Westerling pose bersama dengan Pierre Fransen (jongkok kiri) yang belum diketahui perannya (Koleksi Wansaoeboen)

Westerling sendiri tidak ada di antara para tahanan di Pulau Onrust, Jakarta maupun di Batujajar. Ternyata Komandan APRA tersebut disembunyikan oleh agen-agen rahasia Belanda di Jakarta atas perintah para petinggi Belanda. Kemudian kabur ke Singapura berkat bantuan agen-agen Belanda.

Siapa Westerling yang sesungguhnya? Westerling dilahirkan di Istanbul, Turki pada 31 Agustus 1919. Masuk dinas militer pada 1941 di Kanada. Pada tahun yang sama ditugaskan di Inggris. Westerling termasuk 48 orang Belanda sebagai angkatan pertama yang memperoleh latihan khusus di Commando Basic Training Centre di Achnacarry. Melalui pelatihan yang sangat keras dan berat, mereka dipersiapkan untuk menjadi komandan pasukan Belanda di Indonesia. Setelah bertugas di Eastbourne sejak 1943, Westerling bersama 55 orang sukarelawan Belanda lain ditugaskan ke India pada 1944.



Kapten Raymond Pierre Paul Westerling
sumber : <https://commons.wikimedia.org/>

Pada 1946, Westerling diangkat menjadi komandan pasukan khusus, Depot Speciale Troepen – DST (Depot Pasukan Khusus). Pada 1948, nama DST diubah menjadi Korps Speciale Troepen – KST (Korps Pasukan Khusus) dan kemudian juga memiliki unit terjun payung. Westerling kini memegang komando pasukan yang lebih besar dan lebih hebat serta berpangkat Kapten.

Pada 16 November 1948, setelah dua setengah tahun memimpin pasukan khusus KST, Westerling diberhentikan dari jabatannya dan juga dari dinas kemiliteran akibat aksinya yang membantai 40 000 warga sipil Sulawesi Selatan. Setelah dipecat, Westerling membentuk organisasi Ratu Adil Persatuan Indonesia lengkap dengan angkatan perangnya yang bernama APRA. Pada 1950 APRA melancarkan kudeta di Bandung dan Jakarta, tetapi gagal menumbangkan RIS.

Setelah kabur dari Indonesia pada 1950, Westerling tinggal di Belanda. Selama di Belanda aktif berceramah tentang perjuangannya menentang Indonesia, bahkan sempat menulis buku *Challenge To Terror* yang berisi pengalaman pribadinya ketika melakukan aksi militer terhadap Indonesia. Buku tersebut diterbitkan pada 1952. Pada 26 November 1987 Westerling meninggal dunia dalam usia 68 tahun akibat sakit.

Bagaimana Westerling bisa lolos, dan tidak sempat dibawa ke Onrust. Tentunya merupakan cerita yang menarik. Berikut ini adalah kutipan dari buku yang ditulis sendiri oleh Westerling pada 1952.

Sejak kegagalan pada 23 Januari, Westerling bersembunyi di Jakarta bersama isteri dan anak-anaknya. Dia selalu berpindah-pindah tempat, salah satu rumah yang menjadi tempat persembunyiannya rumah keluarga de Nijs di Jalan Kebon Sirih nomor 62 a, Jakarta Pusat.

Diam-diam isteri Westerling pada 8 Pebruari 1950 menemui Mayor Jenderal van Langen, yang saat itu menjabat sebagai Kepala Staf, di rumah kediamannya untuk memberitahu kondisi Westerling. Van Langen segera menghubungi Jenderal Buurman van Vreeden, Hirschfeld dan Mr. W.H. Andreae Fockema, Sekretaris Negara Kabinet Belanda yang juga sedang berada di Jakarta membahas upaya penyelamatan Westerling. Namun tawaran Mayor Jenderal Van Langen ini ditolak dan harus mengurungkan rencana penyelamatan Westerling, karena kasusnya sangat memermalukan Pemerintah Belanda. Lebih malu lagi bila pihak Belanda ketahuan menyelamatkan Westerling.

Namun tanpa sepengetahuan Hirschfeld, pada 10 Februari Mayor Jenderal van Langen memerintahkan Kepala Intelijen Staf Umum, Mayor F. van der Veen untuk menghubungi Westerling dan menyusun rencana pelariannya dari Indonesia. Dengan bantuan Letkol Borghouts -pengganti Westerling sebagai komandan pasukan elit KST- pada 16 Februari di mess perwira tempat kediaman Ajudan KL H.J. van Bessem di

Kebon Sirih 66 berlangsung pertemuan dengan Westerling. Saat itu Westerling masih bersembunyi. Borghouts melaporkan pertemuan tersebut kepada Letkol KNIL Pereira, perwira pada Staf Umum, yang kemudian meneruskan hasil pertemuan ini kepada Mayor Jenderal van Langen.

Pada 17 Februari Letkol Borghouts dan Mayor van der Veen ditugaskan untuk menyusun rencana evakuasi. Disiapkan rencana untuk membawa Westerling keluar Indonesia dengan pesawat Catalina milik Marineluchtvaartdienst - MLD (Dinas Penerbangan Angkatan Laut) yang berada di bawah wewenang Vice Admiral J.W. Kist. Rencana ini disetujui oleh van Langen dan hari itu juga Westerling diberitahu mengenai rencana pelarian. Van der Veen membicarakan rincian lebih lanjut dengan van Langen mengenai kebutuhan uang, perahu karet, dan paspor palsu. Pada 18 Februari van Langen menyampaikan hal ini kepada Jenderal van Vreeden.

Van der Veen menghubungi Kapten (Laut) P. Vroon, Kepala MLD dan menyampaikan rencana tersebut. Vroon menyampaikan kepada Admiral Kist, bahwa ada permintaan dari pihak KNIL untuk menggunakan Catalina untuk suatu tugas khusus. Kist memberi persetujuannya, walaupun saat itu dia tidak diberi tahu penggunaan sesungguhnya. Jenderal van Langen dalam suratnya kepada Admiral Kist hanya menjelaskan, bahwa diperlukan satu pesawat Catalina untuk kunjungan seorang perwira tinggi ke Kepulauan Riau.

Kerja selanjutnya sangat mudah. Membeli dolar senilai f 10.000,- di pasar gelap; mencari perahu karet; membuat paspor palsu di kantor Komisaris Tinggi (tanpa laporan resmi). Nama yang tertera dalam paspor adalah Willem Ruitenbeek, lahir di Manila.

22 Februari, satu bulan setelah "kudeta" yang gagal, Westerling yang mengenakan seragam Sersan KNIL, dijemput oleh van der Veen dan dibawa dengan mobil ke pangkalan MLD di pelabuhan Tanjung Priok. Westerling hanya membawa dua tas yang kelihatan berat. Van der Veen menduga isinya adalah perhiasan. Pesawat Catalina hanya singgah sebentar di Tanjung Pinang dan kemudian melanjutkan penerbangan menuju Singapura. Mereka tiba di perairan Singapura menjelang petang hari. Kira-kira satu kilometer dari pantai Singapura pesawat mendarat di laut dan perahu karet diturunkan. Setibanya di Singapura, dia segera menghubungi teman Tionghoanya Chia Piet Kay, yang pernah membantu ketika membeli persenjataan untuk Pao An Tui. Dia segera membuat perencanaan untuk kembali ke Indonesia

Namun pada 26 Februari 1950 ketika berada di tempat Chia Piet Kay, Westerling digerebeg dan ditangkap oleh polisi Inggris kemudian dijebloskan ke penjara Changi. Rupanya, pada 20 Februari ketika Westerling masih di Jakarta, Laming, seorang wartawan dari Reuters, mengirim telegram ke London dan memberitakan bahwa Westerling dalam perjalanan menuju Singapura, untuk kemudian akan melanjutkan ke Eropa. Pada 24





Foto kedatangan westerling ke Belanda

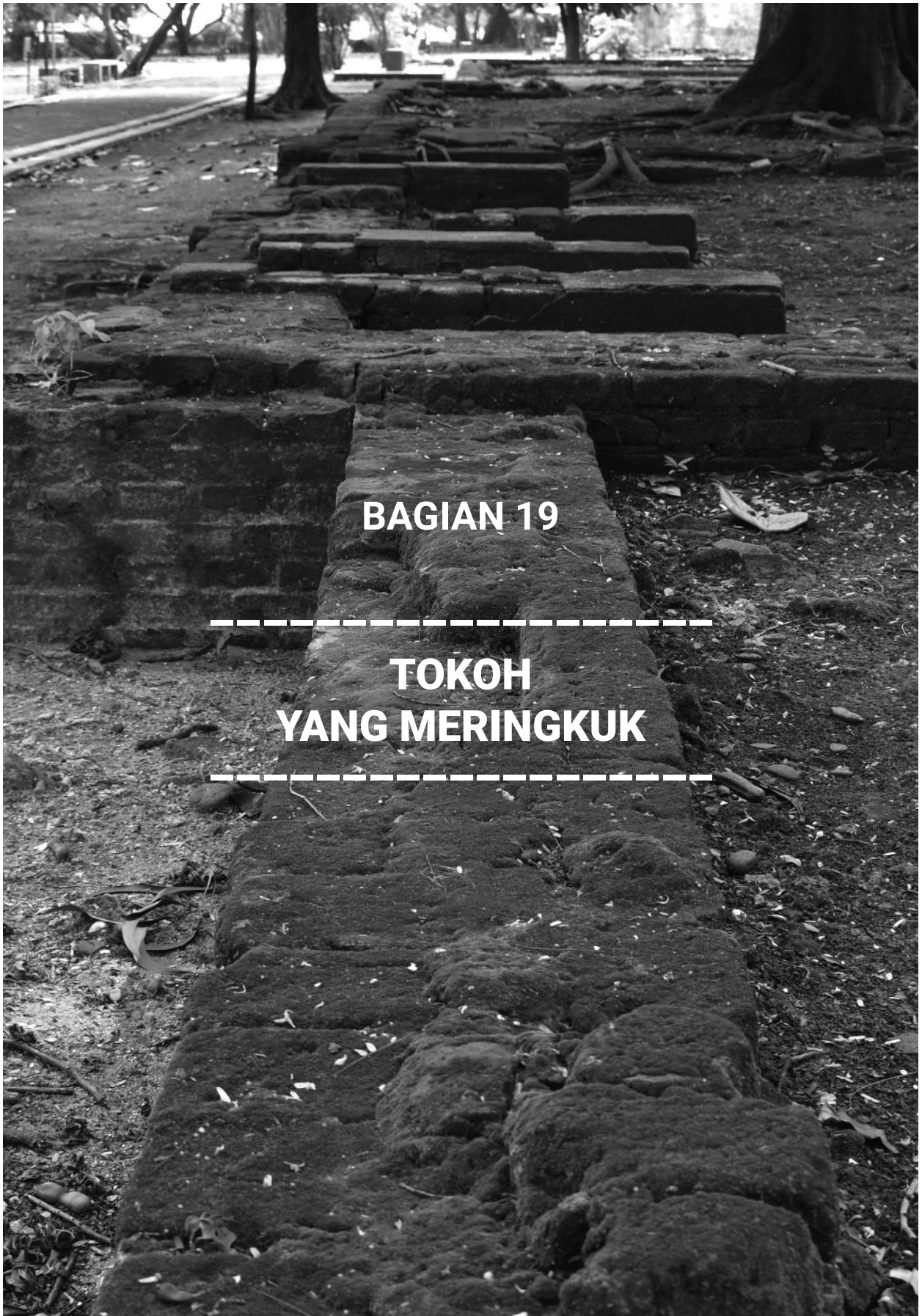
sumber : commons.wikimedia.org

Februari Agence Presse, Kantor Berita Perancis yang pertama kali memberitakan bahwa Westerling telah dibawa oleh militer Belanda dengan pesawat Catalina dari MLD ke Singapura.

Mendengar bahwa Westerling telah ditangkap oleh Polisi Inggris di Singapura, Pemerintah RIS mengajukan permintaan kepada otoritas di Singapura agar Westerling diekstradisi ke Indonesia. Pada 15 Agustus 1950, dalam sidang Pengadilan Tinggi di Singapura, Hakim Evans memutuskan, bahwa Westerling sebagai warganegara Belanda tidak dapat diekstradisi ke Indonesia. Sebelumnya, sidang kabinet Belanda pada 7 Agustus telah memutuskan, bahwa setibanya di Belanda, Westerling akan segera ditahan. Pada 21 Agustus, Westerling meninggalkan Singapura sebagai orang bebas dengan menumpang pesawat Australia Qantas dan ditemani oleh Konsul Jenderal Belanda untuk Singapura, Mr. R. van der Gaag, seorang pendukung Westerling.

Westerling sendiri ternyata tidak langsung dibawa ke Belanda tempat dia akan segera ditahan. Namun –dengan izin van der Gaag- dia turun di Brussel, Belgia. Dia segera dikunjungi oleh wakil-wakil orang Ambon dari Den Haag, yang mendirikan Stichting Door de Eeuwen Trouw - DDET (Yayasan Kesetiaan Abadi). Mereka merencanakan untuk kembali ke Maluku untuk menggerakkan pemberontakan.

Awal April 1952, secara diam-diam Westerling masuk ke Belanda. Keberadaannya tidak dapat disembunyikan dan segera diketahui. Pada 16 April Westerling ditangkap di rumah Graaf A.S.H. van Rechteren. Mendengar berita penangkapan Westerling di Belanda, pada 12 Mei 1952 Komisaris Tinggi Indonesia di Belanda Susanto meminta agar Westerling diekstradisi ke Indonesia, namun ditolak oleh Pemerintah Belanda. Bahkan sehari setelah permintaan ekstradisi itu, pada 13 Mei Westerling dibebaskan dari tahanan.



BAGIAN 19

**TOKOH
YANG MERINGKUK**

Sejak awal kemerdekaan Republik Indonesia, setidaknya ada empat tokoh nasional yang meringkuk dalam tahanan di Pulau Onrust, di antaranya D.N Aidit, Gatot Mangkupraja, H.J Princen, dan J.A Katili. Bahkan ada pula tokoh pelukis terkenal S. Sudjojono yang ikut meringkuk di Onrust, tetapi bukan dalam status tahanan melainkan sebagai penderita TBC karena harus berobat. Kenapa Aidit, Gatot, Princen dan Katili ditahan di Onrust? Berikut ini secuplik keterangan kecil.

Aidit dipenjarakan oleh Jepang di Pulau Onrust pada awal-awal kemerdekaan Republik Indonesia karena aktivitasnya yang memperjuangkan kemerdekaan. Sayangnya tidak ada informasi kapan Aidit dipenjara. Hanya disebutkan dibebaskan pada 1947 setelah tujuh bulan meringkuk di penjara Onrust.

Aidit pemuda yang tertarik pada dunia pergerakan, bergabung dengan Gerakan Indonesia (Gerindo) pada 1939 di Jakarta. Gerindo adalah organisasi kepemudaan yang berhaluan kiri yang dipimpin oleh Amir Syarifudin. Kemudian pada masa pendudukan Jepang di Indonesia pada 1942-1945 Aidit bergabung dengan organisasi pergerakan bawah tanah yang menentang kehadiran Jepang di Tanah Air. Aktivitas gerakan bawah tanah inilah yang mengakibatkan Aidit dan rekan-rekan lainnya dicituk tentara Jepang yang kemudian membawanya ke Pulau Onrust untuk menjalani pengasingannya selama tujuh bulan. Setelah bebas dari Onrust, Aidit mendirikan Partai Komunis Indonesia (PKI) yang memperjuangkan hak rakyat jelata dengan dua kali mengadakan pemberontakan terhadap pemerintah yang sah pada 1948 dan 1965. Namun usaha kudeta PKI gagal menumbangkan pemerintah.



Foto D.N Aidit
sumber : <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/>



Foto Gatot Mangkoepradja
sumber : https://id.wikipedia.org/wiki/Gatot_Mangkoepradja

Lain halnya Aidit yang ditangkap tentara Jepang, Gatot Mangkupraja ditangkap tentara Sekutu pada 22 Oktober 1945 karena gerakannya yang sangat dicurigai. Ia berjuang untuk mempertahankan kemerdekaan Indonesia yang dianggap Sekutu tidak sah. Gatot Mangkupraja hampir dua tahun meringkuk di Onrust sebagai tahanan politik. Setelah dibebaskan pada 1947, Gatot aktif dalam Gerakan Pembela Pancasila. Pada 1962 menjadi anggota Majelis Permusyawaratan Rakyat Sementara (MPRS) hingga 1966. Gatot diberhentikan sebagai anggota MPRS oleh Presiden Soeharto karena dianggap pendukung Soekarno.

Gatot Mangkupraja (1898-1968) adalah tokoh yang dekat dengan Soekarno, Presiden pertama RI. Ketika Partai Nasional Indonesia (PNI) didirikan pada 1927, Soekarno menjadi Ketua partai sedangkan Gatot Mangkupraja menjadi sekretaris pembantu Soekarno.

Gatot Mangkupraja acapkali keluar masuk penjara gara-gara perjuangannya yang tidak menginginkan adanya penjajah di tanah air. Pada 1929 hingga 1931, di Bandung Gatot Mangkupraja ditangkap dan diadili bersama Soekarno. Keluar dari penjara Sukamiskin, Gatot Mangkupraja membuka toko obat dan menjalankan bisnis.

Pada zaman Jepang, Gatot Mangkupraja tidak setuju dengan adanya milisi yang dianggapnya malapetaka bagi rakyat. Namun ia menganjurkan berdirinya barisan sukarela yang kemudian dikenal sebagai PETA (Pembela Tanah Air). Bahkan surat permohonan pembentukan barisan itu dibuatnya dengan tinta darah.

J.A Katili yang pada masa-masa terakhirnya menjadi seorang pakar geologi, ternyata pada masa mudanya dilalui dengan perjuangan gigih melawan kolonialisme Belanda, kemudian tertangkap tentara Sekutu dan dipenjara di Pulau Onrust.

John Ario Katili yang akrab dipanggil John lahir di Gorontalo pada 9 Juni 1929 wafat di Jakarta pada 19 Juni 2008. Ayahnya adalah Jusuf Katili, yang berjuang bersama Wolter Monginsidi. Beliau adalah pakar geologi yang pernah menjabat sebagai Wakil Ketua MPR-RI periode 1992-1997. Ia pernah mendapatkan Bintang Mahaputera pada 1984 bersama dengan Prof. Roosseno dan Prof. Baiquni. Ia juga pernah menjabat Duta Besar Luar Biasa dan Berkuasa Penuh Republik Indonesia untuk Rusia, Kazakhstan, Turkmenistan, dan Mongolia pada 1999-2003.

Dalam buku biografinya yang berjudul Harta Bumi Indonesia, beliau menceritakan masa remajanya ketika bermaksud ke Pulau Jawa dari Makassar untuk turut berjuang melawan penjajahan Belanda pada 1948. Berangkat dengan cara melamar sebagai romusha. Rencana pemberangkatan Katili dan kawan-kawannya digagalkan mata-mata NICA karena Katili dan kawan-kawan bercakap-cakap dalam bahasa Belanda, padahal romusha tidak ada yang bisa berbahasa Belanda. NICA curiga, langsung mereka dituduh

kemudian ditahan di Onrust. Sayangnya biografi tersebut tidak menceritakan di mana tertangkapnya dan berapa lama ditahan di Onrust.

Lain halnya dengan H.J Princen yang bukan ditangkap oleh tentara Jepang maupun Sekutu, tetapi ditahan atas perintah Presiden Sukarno pada 1962-1966 karena aktivitasnya yang oposisi dan selalu mengkritik rezim Sukarno.

Haji Johannes Cornelis (HJC) Princen adalah orang Belanda yang lahir di Den Haag pada 1925, wafat di Jakarta pada 2002. Nama beliau lebih dikenal dengan sebutan Poncke Princen, seorang tentara KNIL yang desersi bergabung dengan TNI.

Meskipun Indonesia telah memproklamasikan kemerdekaan, perang tetap saja berkecamuk. Pada 26 September 1948, Poncke bergabung dengan TNI. Ketika tentara negerinya yang tergabung dalam tentara Sekutu menyerang Yogyakarta pada 1949, dia telah bergabung dengan divisi Siliwangi, kompi staf brigade infanteri 2, Grup Purwakarta. Malah ikut longmarch ke Jawa Barat dan terus aktif dalam perang gerilya. Isterinya, seorang peranakan republiken Sunda dibunuh tentara Belanda dalam sebuah penyergapan dan pertempuran sengit. Tidak cuma isterinya, anaknya yang dalam kandungan ikut tewas. Princen mendapat anugerah Bintang Gerilya dari Presiden Soekarno pada 1949.

Pada 1956, Princen menjadi politikus populer Indonesia dan menjadi anggota parlemen mewakili Ikatan Pendukung Kemerdekaan Indonesia (IPKI). Tetapi dia pun akhirnya menyaksikan berbagai penyelewengan yang terjadi di dalam birokrasi saat itu. Dia juga kecewa dengan iklim politik yang semakin tidak kondusif. Maka dia keluar dari parlemen dan mulai bersikap vokal terhadap pemerintahan yang mulai otoriter saat itu dengan pihak militer yang bertindak sewenang-wenang. Princen ditahan dan dipenjara dari 1957 hingga 1958. Setelah bebas pada awal 1960-an, dia mulai lebih terfokus aktif dalam kegiatan yang bertujuan untuk mengembangkan demokrasi di Indonesia dengan mendirikan Liga Demokrasi. arena aktivitasnya yang kritis tersebut akhirnya Princen dipenjarakan di Onrust oleh pemerintah Soekarno(1962-1966).

Setelah kudeta PKI yang gagal pada September 1965, kekuasaan PKI yang saat itu menjadi massa utama pendukung Presiden Soekarno, mulai merosot karena dibabat habis oleh Angkatan Darat yang kemudian menghantarkan Soeharto menjadi presiden kedua pada 1966. Berdirilah rezim baru, Orde Baru dibawah kekuasaan Soeharto menggantikan rezim lama. Bersamaan dengan penggantian rezim, Princen dibebaskan setelah dipenjara selama empat tahun.



*Prof. Dr. Ir. John Ario Katili atau lebih dikenal dengan nama J.A. Katili
(9 Juni 1929 – 19 Juni 2008)
sumber : https://id.wikipedia.org/wiki/J.A._Katili*



*Haji Johannes Cornelis (H.J.C.) Princen, lebih dikenal sebagai Poncke Princen
(21 November 1925 – 22 Februari 2002)
sumber : https://id.wikipedia.org/wiki/Poncke_Princen*

Berbeda dengan Aidit, Gatot Mangkupraja, JA Katili, dan HJ Princen yang meringkuk di Onrust sebagai tahanan, S Sudjojono meringkuk sebagai penderita penyakit TBC yang dirawat hingga sembuh.

S. Sudjojono, adalah tokoh perupa yang dikenal sebagai Bapak Senirupa Modern Indonesia, lahir di Kisaran, Sumatera Utara pada 1913. Ketika itu orang tuanya bekerja sebagai karyawan perkebunan di Deli. Dalam usia yang masih sangat muda, orang tuanya menitipkan Sudjojono kecil untuk diasuh dan dibimbing bekerja pada seorang guru bernama Yudhokusumo. Ketika Yudhokusumo dan keluarganya hijrah ke Jakarta, Sudjojono pun turut serta. Ia menuntut ilmu di Sekolah Arjuna. Guru seni rupanya pada saat itu adalah Mas Pirngadi. Setelah lulus, Sudjojono melanjutkan sekolahnya ke Taman Siswa. Ia juga melanjutkan studi di sekolah guru di Lembang dan Yogyakarta serta mengajar di Rogojampi, Jawa Timur.

Pada saat Sudjojono mengajar di Rogojampi, kehidupannya sangat sulit. Ia pun kurang memperhatikan kesehatannya sehingga akhirnya terserang TBC dan harus kembali ke Jakarta. Akhirnya ia pun bolak-balik dirawat di sanatorium Pulau Onrust.



BAGIAN 20

KEJADIAN YANG DICATAT OLEH VOC DAN HINDIA BELANDA

Apa pun kejadian yang berhubungan dengan Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor, Pulau Bidadari, dan Pulau Edam hingga 1800 selalu dicatat oleh pihak Pemerintah Belanda di Indonesia. Namun setelah tahun tersebut jarang dijumpai catatannya. Mungkin karena sejak tahun tersebut peranan Pulau Onrust dan sekitarnya tidak dianggap terlalu penting bagi Belanda.

Berikut ini adalah kejadian-kejadian yang tercatat yang diperoleh dari berbagai sumber, di antaranya Dagh Register, Realia, Priangan, dan Plakatboek. Isi dari catatan biasanya laporan peristiwa pembangunan, pemberontakan, kondisi penyakit, pengangkatan pejabat, dan keputusan-keputusan.

1 Agustus 1618

VOC menunda pembangunan dermaga kapal di Onrust mengingat situasi memanas antara VOC dengan Inggris yang didukung oleh Pangeran Jayakarta. Sebagai penggantinya VOC membangun benteng kecil untuk melindungi dan menjaga keamanan kapal-kapal yang sedang diperbaiki di Onrust.

12 November 1618

Pangeran Jayakarta mengakui dalam suratnya bahwa Pulau Onrust masuk dalam teritorial kekuasaan Kesultanan Banten. Bahkan Jan Pieterszoon Coen turut mengetahuinya.

29 Desember 1618

Armada Jan Pieterszoon Coen di Pulau Onrust menyusun persiapan perang untuk merebut kota Jayakarta.

22 April 1628

Larangan membawa senjata tajam bagi anak buah kapal yang turun ke daratan Onrust.

6 Mei 1635

Terbit keputusan agar di Pulau Onrust segera dibangun dermaga untuk kapal yang akan bongkar muat barang komoditi.

25 September 1654

Dilakukan studi kelayakan pembangunan dermaga di Pulau Onrust. Diutus dua orang ahli yakni Buneurs dan Verburg untuk meninjau kondisi eksisting pulau dan merekomendasikan kemungkinan penempatan dermaga.

1 Desember 1654

Kebun bergaya Inggris di Pulau Engelsche Onrust (Pulau Kelor) dialihfungsikan menjadi tempat pemakaman umum. Sejak inilah pulau Engelsche Onrust dikenal dengan sebutan Pulau Kerkhof yang artinya kuburan.

2 Agustus 1655

Dikeluarkan surat edaran kepada seluruh pejabat, petugas dan pasukan VOC di Pulau Onrust dan sekitarnya agar waspada atas adanya ancaman serangan dari Kesultanan Banten. Dalam surat edaran tersebut dijelaskan pula langkah-langkah yang harus diambil jika terjadi serangan.

12 Mei 1656

Dimulai pembangunan perluasan benteng yang semula persegi empat dengan dua bastion menjadi benteng besar berbentuk segi lima dengan bastion pada tiap sudutnya. Sebagian materialnya dari bata dan batu karang laut.

28 November 1656

Pertama kali dilakukan sumpah jabatan dan setia kepada VOC bagi seluruh pejabat di Pulau Onrust supaya tidak menggunakan kesempatan lagi untuk korupsi dan kepentingan pribadi.

19 Mei 1659

Perintah larangan bagi para pedagang asongan perahu bumiputera yang menjajakan dagangannya naik ke kapal-kapal asing maupun VOC. Begitu juga larangan untuk berdagang asongan di Pulau Onrust.

5 Juni 1659

Dibangun gudang panjang pada bagian belakang sisi sayap kanan dan kiri tembok benteng. Gudang tersebut untuk keperluan penyimpanan 400 ton beras.

19 September 1659

Dikeluarkan instruksi kepada Baas van Onrust agar melarang perahu-perahu penduduk lokal mendekati fasilitas Onrust dan juga melarang penduduk lokal menaiki kapal layar besar. Instruksi ini dikeluarkan karena banyaknya perahu penduduk lokal yang sandar di tepi Onrust, bahkan ada pula yang ikut naik ke atas kapal untuk menawarkan jasa.

7 November 1664

Dibangun bastion utama pada bagian utara benteng yang berfungsi sebagai menara pengawas, dan pada bagian bawahnya berfungsi sebagai tempat penyimpanan amunisi.

16 Juni 1667

Karena banyak pegawai maupun pejabat di Onrust yang kurang disiplin, maka penguasa VOC di Batavia mengeluarkan larangan tertulis bagi mereka yang melanggar tata tertib bekerja di Onrust.

1 Maret 1668

Larangan bongkar-muat sembarangan di Pulau Onrust, kecuali pada tempat yang ditentukan.

12 Mei 1679

Dibangun Rumah Sakit Lepra atau Kusta di Pulau Purmerend (Bidadari).

27 Juni 1679

Pemerintah memberikan sebagian Pulau Kelor kepada orang-orang Ternate dan Ambon sebagai pemukiman.

15 Agustus 1685

VOC memberikan Pulau Edam kepada Gubernur Jenderal Camphuis agar dipergunakan sebagai tempat peristirahatan yang dilengkapi dengan taman dan kebun binatang.

11 November 1686

Diangkat seorang guru bumiputera untuk mengajar membaca dan sopan santun bagi para budak di Onrust.

13 Januari 1690

Diberlakukan perlakuan makan istimewa terhadap para pegawai kulit putih di Pulau Onrust, seminggu mendapat jatah tiga kali daging serta buah-buahan segar dan higienis.

22 April 1691

Dibangun bastion tenggara benteng Onrust, diperintahkan pula untuk menyelesaikan pembangunan bastion lainnya yang belum rampung. Pekerjaannya cukup lambat.

29 September 1693

Diangkat 30 sampai 40 petugas patroli yang berkeliling dari kapal ke kapal di perairan Onrust.

5 November 1694

Perintah untuk mengkaji kenaikan gaji pegawai Onrust setiap tahun.

1 Maret 1699

Diperintahkan agar di Pulau Edam dibangun gudang yang terbuat dari bambu sebagai tempat penyimpanan barang komoditi. Pada waktu yang bersamaan diangkat satu regu penjaga Pulau Edam yang terdiri atas seorang sersan, dua koprал, dan 15 serdadu.

31 Maret 1699

Dibangun sebuah gudang lagi yang terbuat dari papan, karena gudang yang ada sudah tidak mencukupi.

23 Oktober 1699

Semua kuburan di Pulau Onrust dipindahkan ke Pulau Kelor, kecuali kuburan pejabat atau kerabatnya.

27 Juli 1700

Sejumlah orang Banten yang menjalani hukuman kerja paksa di Onrust dibebaskan, namun tetap dipekerjakan dengan mendapat upah kecil sama dengan tahanan orang-orang Cirebon yang dihukum karena membunuh.

15 Februari 1701

Berhubung dua Administrator Onrust yang diangkat sering tidak ada di tempat, maka dikeluarkan perintah agar salah satu administrator harus ada di tempat setiap hari.

8 Mei 1703

Untuk memperbaiki akhlak para pejabat dan pegawai di Onrust, didatangkan pendeta untuk mengajari agama. Pendeta ini datang bergiliran setiap Sabtu menginap semalam karena keesokannya diselenggarakan kebaktian.

6 Februari 1705

Kapten Tituler Nayawati diasingkan di Pulau Edam. Hanya beberapa bulan di Pulau Edam, Nayawati wafat pada 18 September 1705.

20 Maret 1705

Di Pulau Edam dibangun kincir angin untuk keperluan penggergajian kayu

11 September 1705

Tempat pemintalan tali jangkar yang ada di Batavia dipindahkan ke Pulau Edam.

1 Februari 1709

Gubernur Jenderal Camphuis mengembalikan Pulau Edam kepada VOC, ditukar dengan sebidang tanah di Batavia bagian selatan sesuai dengan keinginan Camphuis.

12 Februari 1709

Tujuh orang budak Bali melarikan diri dari Pulau Onrust pada malam hari, namun berhasil ditangkap kembali dengan pengejaran dan perkelahian yang menegangkan. Lima matros Onrust luka berat akibat perlawanan para budak tersebut.

7 Mei 1709

VOC memberikan sebidang tanah di Tangerang sebelah timur sungai Cisadane kepada Gubernur Jenderal Camphuis sebagai pengganti Pulau Edam. Di tempat yang baru ini Camphuis mendirikan pabrik penggilingan tebu (gula) yang digerakkan dengan kincir angin.

26 Mei 1710

Dibuat kolam untuk merendam kayu-kayu gelondongan yang akan dipotong-potong untuk papan dan tiang kapal. Kolam tersebut terletak di bagian barat laut Pulau Onrust atau tepatnya di depan bangunan kincir angin.

17 Februari 1713

Di Pulau Onrust diselenggarakan sosialisasi untuk menghindari terjadinya wabah penyakit Kolera, Malaria, Cacar Air, dan Kudis yang lebih luas.

15 Januari 1715

Di Pulau Edam terjadi huru-hara mengamuknya 30 orang budak keturunan Bali, sebagian besar meloloskan diri dengan menggunakan perahu Pancalang (pencari Ikan).

20 Juli 1731

Berhubung semakin banyaknya orang tahanan di Pulau Edam, maka 50 serdadu kulit putih di tempatkan di Pulau Edam untuk menjaga para tahanan.

7 Mei 1734

Didirikan dua bangsal rumah sakit di Pulau Edam, untuk menampung tahanan maupun petugas yang sakit.

15 Januari 1735

Hari yang sengaja diliburkan bagi seluruh pejabat, tentara, tukang, budak, awak kapal, tahanan di Onrust, Kuyper, dan Purmerend. Semua menghentikan aktivitasnya, dan diharuskan sembahyang, berdoa menurut kepercayaan masing-masing agar terhindar dari malapetaka penyakit epidemik yang telah merenggut banyak nyawa di Onrust dan sekitarnya.

8 Mei, 16 dan 18 Juni, 26 Juli 1746

Karena wabah penyakit di Onrust dan sekitarnya semakin merajalela, maka penguasa di Batavia mengirim dua dokter dan seorang ahli bedah untuk memantau perkembangan penyakit sekaligus memberi penerangan bagaimana cara mengatasinya.

8 Juli 1746

Tahanan bangsa Eropa di Batavia yang hukuman gantungnya dibatalkan, dikirim ke Pulau Edam untuk dipekerjakan sebagai pemintal tali jangkar.

22 Oktober 1754

Lagi-lagi dua administrator sering mangkir tidak ada di tempat, sehingga ditegaskan kembali agar salah satu administrator selalu ada di tempat ketika penyerahan barang-barang yang akan dimuat ke kapal.

1 Agustus 1755

Di Pulau Edam terjadi kerusuhan antar tahanan. Dua orang anggota kehakiman dari Batavia diutus untuk menyelesaikan kerusuhan.

19 Agustus 1755

Dalang kerusuhan antar tahanan di Pulau Edam dihukum mati, namun bagi perusuh yang beragama Kristen tidak dijatuhi hukuman mati.

28 Agustus 1755

Dikeluarkan ketentuan jumlah budak yang dipekerjakan di Pulau Onrust, yaitu budak sewaan paling banyak 600 orang sedangkan jumlah budak Kompeni dibatasi 250 orang. Pembatasan ini semata-mata untuk penghematan pengeluaran biaya karena kondisi keuangan VOC sudah mulai terasa melorot.

16 Agustus 1757

VOC tidak konsisten dengan aturan pembatasan jumlah budak di Pulau Onrust, ternyata pada 1757 ditambah lagi 300 orang budak.

7 September 1757

Perintah untuk memperkuat pertahanan Pulau Onrust.

4 Maret 1760

Administrator Pulau Onrust diperkenankan membuat rumah dengan biaya sendiri, tetapi rumah tersebut bukan hak milik. Rumah tersebut harus diserahkan apabila ada penggantian administrator yang baru dengan syarat harus membayar biaya pembangunan rumah tersebut kepada administrator yang lama ditambah 10 persen setiap tahunnya selama administrator yang baru berkuasa. Tetapi jika 10 tahun masih berkuasa maka rumah tersebut menjadi hak miliknya.

20 April 1762

Pertama kali pasien lelaki penderita kusta dipisah dengan pasien perempuan penderita kusta di Rumah Sakit Kusta Pulau Purmerend (Bidadari).

23 Juni 1769

Beberapa orang residivis tua dan cacat yang dihukum di Pulau Onrust dibebaskan dari

hukuman rantai. Mereka tetap di Onrust bersama para tahanan muda dibawah usia 15 tahun untuk dipekerjakan dan dididik sebagai tukang mengkalepat, yakni menutup dan memberi tar pada celah-celah antara papan-papan kapal.

30 Mei 1772

Di Pulau Edam terjadi pemberontakan para tahanan.

19 Maret 1773

Pemindahan 50 sampai 60 tahanan yang sering berbuat onar di Pulau Edam Ke Pulau Onrust. Sebagian besar tahanan ini adalah bekas pasukan Pangeran Willis yang memberontak di Blambangan, Jawa Timut pada 1767-1768.

28 Agustus 1774

Lagi 40 tahanan Pulau Edam dipindahkan ke Ceylon.

10 Februari 1775

Pendeta Stetslar ditugaskan ke Pulau Onrust untuk pengabaran Injil selama 14 hari.

31 September 1776

Di Pulau Edam terjadi pemberontakan para tahanan kriminal.

5 Mei 1778

Perintah agar di Pulau Onrust dibangun gudang untuk penyimpanan batangan logam kuningan Jepang.

23 Juni 1778

Baas Van Onrust diberi jabatan rangkap sebagai Bendahara untuk urusan Rumah Sakit Lepra yang ada di Pulau Purmerend (Bidadari).

16 Agustus 1782

Komandan II di Onrust diangkat pula sebagai Kapten Angkatan Laut.

6 September 1782

Didirikan bangsal rumah sakit baru yang luas untuk pasien.

24 Mei 1785

Kapal-kapal asing di waktu malam tidak diperbolehkan berlabuh dekat dermaga Onrust, demikian juga awak kapalnya tidak boleh turun ke daratan Pulau Onrust.

13 Juli 1787

Diperingatkan oleh penguasa di Batavia, agar di Pulau Onrust tidak lagi budak-budak sewaan berhubung krisis keuangan VOC.

6 November 1787

Pendeta yang ditugaskan di Pulau Onrust, tidak lagi diperkenankan pulang ke Batavia, tetapi harus tinggal di Pulau Onrust.

12 April 1791

Administrator I Pulau Onrust, Jan Torant mengundurkan diri dari jabatannya karena tidak tahan dengan lingkungan kerjanya yang sarat penyelewengan.

12 Agustus 1791

Dua orang bergelar Raden dari Cianjur diasingkan di Pulau Edam, gara-gara tidak memelihara perkebunan seperti apa yang diinginkan VOC.

6 Maret 1792

Dua Wedana yang berasal dari Karawang diasingkan di Pulau Edam, gara-gara memeras petani kopi.

14 Juni 1792

Pulau Edam diserang para perompak di waktu malam.

8 Juli 1794

Gudang-gudang barang di Onrust dan Kuyper diperbaiki untuk menyimpan kopi, timah putih, dan lada.

13 Juli 1795

Berhubung semakin banyaknya tahanan di Pulau Edam, maka untuk menguranginya, pemerintah memindahkan 50 tahanan ke Pulau Onrust.

19 November 1795

Dibuat aturan baru mengenai sumpah jabatan para pejabat di Onrust. Sumpah jabatan dilakukan setiap tahun untuk membersihkan diri dari kemungkinan penyelewengan. Hal ini diatur karena penyelewengan di Onrust sudah merajalela.

24 Maret 1797

Kepala galangan kapal di Onrust tidak boleh melakukan perdagangan swasta atau turut di dalamnya sebagai pegawai atau pemegang saham.

23 Agustus 1800

Pulau onrust dan sekitarnya dinyatakan jatuh ke tangan Inggris.

1 Juli 1803

Pulau Onrust menerima dua tahanan perempuan yang berasal dari Makassar. Dua perempuan tersebut adalah budak yang memberi minuman racun kepada majikannya, keduanya dijatuhi hukuman tangan diborgol kaki dirantai.

DAFTAR PUSTAKA

Attahiyyat, Candrian., *Het Onderzoek naar de Overblijfselen van het Fort en de Windmolen op het Eiland Onrust dalam syllabus Simposiun Onrust*, Amsterdam 1990

Attahiyyat, Candrian., *Onrust: Pulau Tanpa Istirahat yang Telah Istirahat*. Erasmus Huis, Jakarta 1991

Meijer, J.L., *De Geschiedenis van het Eiland Onrust in de Periode 1808-1907*. Dalam Syllabus Simposium Onrust, Amsterdam 1990

Bonke, A.J., *De Bebouwing op Onrust voor 1800-en Poging tot Reconstructie*. Dalam Syllabus Simposium Onrust, Amsterdam 1990

Wagenaar, L.J., *Het Onrust als Onderdeel van het VOC-Scheepsbedrijf in de 17de en 18de eeuw*. Dalam Syllabus Simposium Onrust, Amsterdam 1990

Bonke, Hans., *The Future on Onrust Past: A Travel in Time*. Onrust International Symposium, Jakarta 1997

Lemmers, A., *Onrust Island Historical Shipyard Data Contributing to Reconstruction Analysis*. Dalam Onrust International Symposium, Jakarta 1997

Wagenaar, Lodewijk., *The Quarantine Station on the Islands of Onrust and Kuypere Built in 1911*. Dalam Onrust International Symposium, Jakarta 1997

Abeyasekere, Susan., *Jakarta a History*. Oxford University Press, Singapore 1987

Heuken, Adolf, *Historical Sites of Jakarta*. Cipta Loka Caraka, Jakarta 2007

Tjandrasasmita, Uka. *Sejarah Jakarta: Dari Zaman Prasejarah Sampai Batavia Tahun 1750*. Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta 1993

Haan, F.de., *Oud Batavia*. G.Kolff & Co, Batavia 1922

Dobber, W. dan G. de Vries., *Het Besonder Creckwerk: The invention which Led to the Industrial revolution*. De Hoop, Uitgeest 1989

Sapija, M., *Sedjarah Pemberontakan di Kapal Tudjuh (Zeven Provincien)*. Usaha Penerbit Pemuda, Djakarta 1960

Boshart, Maud., *De Mouterij op de Zeven Provinciën*. Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam 1978

Orchiston, Wayne., *James Cook's 1769 Transit of Venus to Tahiti*. Dalam proceeding of the International Astronomical Union 2004

Budhiman, Ageng. *Benteng Menara Abad XIX di Pulau Bidadari Perairan Teluk Jakarta*. Skripsi Jurusan Arkeologi Fakultas Sastra Universitas Indonesia. Depok 1992

Leirissa, R.Z dkk *Jakarta Kota Joang*. Dinas Museum dan Pemugaran DKI Jakarta 1998

Blom, J.C.H., dan E. Touwen-Bouwsma., *De Zeven Provinciën: Ketika Kelasi Indonesia Berontak (1933)*. LIPI Press, Jakarta 2015

Westerling, Raymond., *Challenge to Terror*. William Kimber, London 1952

Fauziah Diponegoro, Anna., *Harta Bumi Indonesia: Biografi J.A Katili*. Grasindo, Jakarta 2007

Shihab, Alwi., *Robinhood dari Betawi*. Penerbit Republika, Jakarta 2002

Aidit, Murad., *Aidit, Sang Legenda*. Penerbit Panta Rei 2005

Sato, Shigeru., *Gatot Mangkupraja. PETA, and the origins of the Indonesian National Army*. Dalam Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast and Oceania. Bijdragen tot de Tall, Land-en Volkenkunde 2010

--- Laporan Penggalian Arkeologi Pulau Onrust. Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta 1985-1995

--- Laporan Penggalian Arkeologi Pulau Bidadari. Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta 1991

SURAT KEPUTUSAN
GUBERNUR KEPALA DAERAH CHUSUS IBUKOTA DJAKARTA
No. Cb.11/2/16/72

Tentang
PERNJATAAN BANGUNAN/BENDA-BENDA JANG BERADA DI
PULAU-PULAU TERTENTU DI KETJAMATAN PULAU SERIBU
DJAKARTA UTARA SEBAGAI BANGUNAN/BENDA-BENDA
BERSEDJARAH JANG DILINDUNGI UNDANG-UNDANG MONUMEN
(STBL.1931 No. 238)

GUBERNUR KEPALA DAERAH CHUSUS IBUKOTA DJAKARTA

- Membatja : Surat Pds. Direktur Purbakala dan Sedjarah No. 2163/C/3/69 tanggal 4 Desember 1969 tentang permohonan kepada Gubernur Kepala Daerah untuk menjatakan beberapa bangunan-bangunan/benda tertentu di wilayah Daerah Chusus Ibukota Djakarta dibawah Lindungan Undang-Undang Monumen (Stbl. 1931 No.238)
- Menimbang : a. bahwa ternjata setelah diadakan penelitian setjara mendalam, perlu menjatakan bangunan-bangunan/benda-benda jang berada di pulau-pulau Onrust, Tjipir, Sakit dan Kelor, Ketjamatan Pulau Seribu, Wilayah Djakarta Utara sebagai bangunan/ benda-benda jang dilindungi Undang-Undang Monumen (Stbl. 1931 No.238);
b. bahwa tindakan dimaksud perlu diambil dalam rangka penjelamatan dan mendjaga keaslian dan tetap mempertahankan nilai-nilai sedjarah, arsitektur bangunan dan kepurbakalaan.
- Mengingat : 1. Undang-undang No. 10 Tahun 1964 tentang Penegasan Djakarta sebagai Ibukota Negara R.I.;
2. Undang-undang No. 18 Tahun 1965 tentang Pokok-pokok Pemerintahan Daerah jo Undang-undang no. 6 tahun 1969 (L.N. Tahun 1969 No.37)
3. Undang-undang Pnps Tahun 1961 tentang Pemerintahan Daerah Chusus Ibukota Djakarta Raja;
4. Undang-undang Monumen (Stbl. 1931 No.238);
5. Keputusan Presiden No. 22 Tahun 1971 tentang Pembinaan Pemerintahan Daerah Chusus Ibukota Djakarta;
6. Instruksi Menteri Dalam Negeri/Otonomi Daerah No. Pem. 5/1/7 tanggal 5 Pebruari 1960 tentang Penjelamatan Peninggalan-peninggalan bersedjarah dan Purbakala (Monumen-monumen)

MEMUTUSKAN

Menetapkan : I. Bangunan/benda-benda yang berada di pulau-pulau tertentu tersebut dibawah ini, yang terletak di wilayah Ketjamatan Pulau Seribu, Djakarta Utara sebagai bangunan/benda-benda yang dilindungi Undang-undang Monumen (Stbl. 1931 No. 238) jo. Instruksi Menteri Dalam Negeri/Otonomi Daerah No. Pem 5/I/7 tanggal 5 Pebruari 1960 sebagai berikut :

	Nama Bangunan Lama	Tempat	Keterangan
1.	Sisa Bangunan-bangunan Kuno dan Sisa dok Kapal dari Abad ke XVII (V.O.C) serta sisa tembok pulau	Pulau Onrust, Ketjamatan Pulau Seribu	
2.	Bangunan Benteng dari Abad ke XVII	Pulau Sakit, Ketjamatan Pulau Sakit	Ukuran: - Garis Tengah + 2m - Tebal dinding 1/2m - Tinggi Benteng 2m
3.	Bangunan Benteng dari Abad ke XVII (V.O.C)	Pulau Kelor, Ketjamatan Pulau Seribu	Ukuran : - Garis Tengah 2m - Tebal dinding 1/2m - Tinggi Benteng 3m serta sepanjang 75m sisa-sisa dari bekas makam massal
4.	Sisa-sisa Bangunan V,O.C dari Abad ke XVII dan dermaga kapal V.O.C	Pulau Tjipir, Ketjamatan Pulau Seribu	

II. Segala tindakan berupa pembongkaran, perubahan, pemindahan atas bangunan-bangunan dimaksud ad. I diatas hanya dapat dilakukan seizin Gubernur Kepala Daerah.

III. Menugaskan kepada Kepala Dinas Museum dan Sedjarah Daerah Khusus Ibukota Djakarta untuk memasang pada bangunan-bangunan tersebut diatas, tanda (papan pengumuman) yang djelas bagi setiap orang yang menjatakan bahwa bangunan-bangunan ad.I diatas dilindungi Undang-undang Monumen (Stbl. 1931 No.238) dan uraian singkat tentang sedjarah bangunan tersebut serta mengawasi singkat pelaksanaan lebih lanjut daripada isi surat keputusan ini, dengan dibantu oleh Dinas Tata Kota DCI Djakarta.

- IV. Hal-hal yang belum diatur dalam Surat Keputusan ini akan ditetapkan kemudian.
- V. Surat Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Djakarta
Pada tanggal : 14 April 1972

**GUBERNUR KEPALA DAERAH CHUSUS
IBUKOTA DJAKARTA**

Ttd.

ALI SADIKIN
Letnan Djenderal TNI (KKO AL)

SALINAN Surat Keputusan ini disampaikan kepada Jth.

1. Menteri Dalam Negeri
2. Menteri P & K
3. Inspektur Djenderal Dalam Negeri
4. Direktorat Purbakala dan Sedjarah Departemen P & K
5. Para Id. Wagub Kepala Daerah
6. Para Pimpinan Dewan
7. Pangdam V Djaja
8. Kadapol Metro Djaja
9. Pangdaeral III
10. Pangkodam V
11. Djaksa Tinggi DCI Djakarta
12. Para Ketua Pengadilan Daerah DCI Djakarta
13. Sekda
14. Ketua B.P.-B.P.P
15. Para Kepala Inspektorat/Dinas/Biro
16. Walikota Djakarta Utara
17. Tjamat Pulau Seribu
18. Humas DCI Djakarta



**GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA**

**KEPUTUSAN GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA**

NOMOR 2209 TAHUN 2015

TENTANG

**PENETAPAN GUGUSAN PULAU ONRUST, PULAU CIPIR, PULAU KELOR DAN
PULAU BIDADARI DI KABUPATEN ADMINISTRASI KEPULAUAN SERIBU
SEBAGAI KAWASAN CAGAR BUDAYA**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

- Menimbang :
- a. bahwa sesuai ketentuan Pasal 627 ayat (1) huruf b Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi, Kawasan Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor dan Pulau Bidadari termasuk dalam Teknik Pengaturan Zonasi (TPZ) Pelestarian Kawasan Cagar Budaya (kode g);
 - b. bahwa penetapan Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor dan Pulau Bidadari sebagai Kawasan Cagar Budaya berdasarkan Keputusan Gubernur Nomor Cb.11/2/16/72 tanggal 14 April 1972 tentang Pernyataan Bangunan/Benda-benda yang Berada di Pulau-pulau Tertentu di Kecamatan Pulau Seribu Jakarta Utara sebagai Bangunan/Benda-benda Bersejarah yang Dilindungi Undang-Undang Monumen (STBL. 1931 Nomor 238) sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi saat ini;
 - c. bahwa sesuai surat Tim Ahli Cagar Budaya Provinsi DKI Jakarta tanggal 15 September 2015 Nomor 203/-089.4 Gugusan Pulau Onrust meliputi Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor dan Pulau Bidadari sebagaimana dimaksud dalam huruf a berikut perairannya telah direkomendasikan sebagai Kawasan Cagar Budaya;
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, perlu menetapkan Keputusan Gubernur tentang Penetapan Gugusan Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor dan Pulau Bidadari di Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu sebagai Kawasan Cagar Budaya;

- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
 2. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia;
 3. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya;
 4. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
 5. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015;
 6. Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 1999 tentang Pelestarian dan Pemanfaatan Lingkungan dan Bangunan Cagar Budaya;
 7. Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030;
 8. Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi;
 9. Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2014 tentang Organisasi Perangkat Daerah;
 10. Keputusan Gubernur Nomor Cb.11/1/12/72 tentang Penetapan Bangunan-bangunan Bersejarah dan Monumen di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Bangunan yang Dilindungi Monumenten Ordonantie Nomor 21 Tahun 1934 (Staatblad Tahun 1934 Nomor 515);
 11. Keputusan Gubernur Nomor Cb.11/2/16/72 tentang Pernyataan Bangunan/Benda-benda yang Berada di Pulau-pulau Tertentu di Kecamatan Pulau Seribu Jakarta Utara sebagai Bangunan/Benda-benda Bersejarah yang Dilindungi oleh Undang-Undang Monumen (STBL. Tahun 1931 Nomor 238);
 12. Keputusan Gubernur Nomor D.IV.5492/a/13/1974 tentang Larangan Pembongkaran Bangunan-bangunan di Daerah Lingkungan Dalam Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
 13. Keputusan Gubernur Nomor D.IV.6097/d/33/1975 tentang Ketentuan Pokok Lingkungan dan Bangunan Pemugaran di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
 14. Keputusan Gubernur Nomor 475 Tahun 1993 tentang Penetapan Bangunan-bangunan Bersejarah di Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Benda Cagar Budaya;
 15. Keputusan Gubernur Nomor 1418 Tahun 2014 tentang Tim Ahli Cagar Budaya dan Tim Sidang Pemugaran;

MEMUTUSKAN :

- Menetapkan : KEPUTUSAN GUBERNUR TENTANG PENETAPAN GUGUSAN PULAU ONRUST, PULAU CIPIR, PULAU KELOR DAN PULAU BIDADARI DI KABUPATEN ADMINISTRASI KEPULAUAN SERIBU SEBAGAI KAWASAN CAGAR BUDAYA.
- KESATU : Menetapkan Gugusan Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor dan Pulau Bidadari seluas ± 553,09 ha (lebih kurang lima ratus lima puluh tiga koma sembilan hektar) di Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu Provinsi DKI Jakarta sebagai Kawasan Cagar Budaya.
- KEDUA : Peta Gugusan Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor dan Pulau Bidadari sebagai Kawasan Cagar Budaya sebagaimana dimaksud pada diktum KESATU tercantum dalam Lampiran Keputusan Gubernur ini.
- KETIGA : Pada saat Keputusan Gubernur ini mulai berlaku, Keputusan Gubernur Nomor Cb.11/2/16/72 tanggal 14 April 1972 tentang Pernyataan Bangunan/Benda-benda yang Berada di Pulau-pulau Tertentu di Kecamatan Pulau Seribu Jakarta Utara sebagai Bangunan/Benda-benda Bersejarah yang Dilindungi Undang-Undang Monumen (STBL. 1931 Nomor 238), sepanjang yang terkait dengan penetapan Gugusan Pulau Onrust, Pulau Cipir, Pulau Kelor dan Pulau Bidadari dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.
- KEEMPAT : Keputusan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 16 Oktober 2015

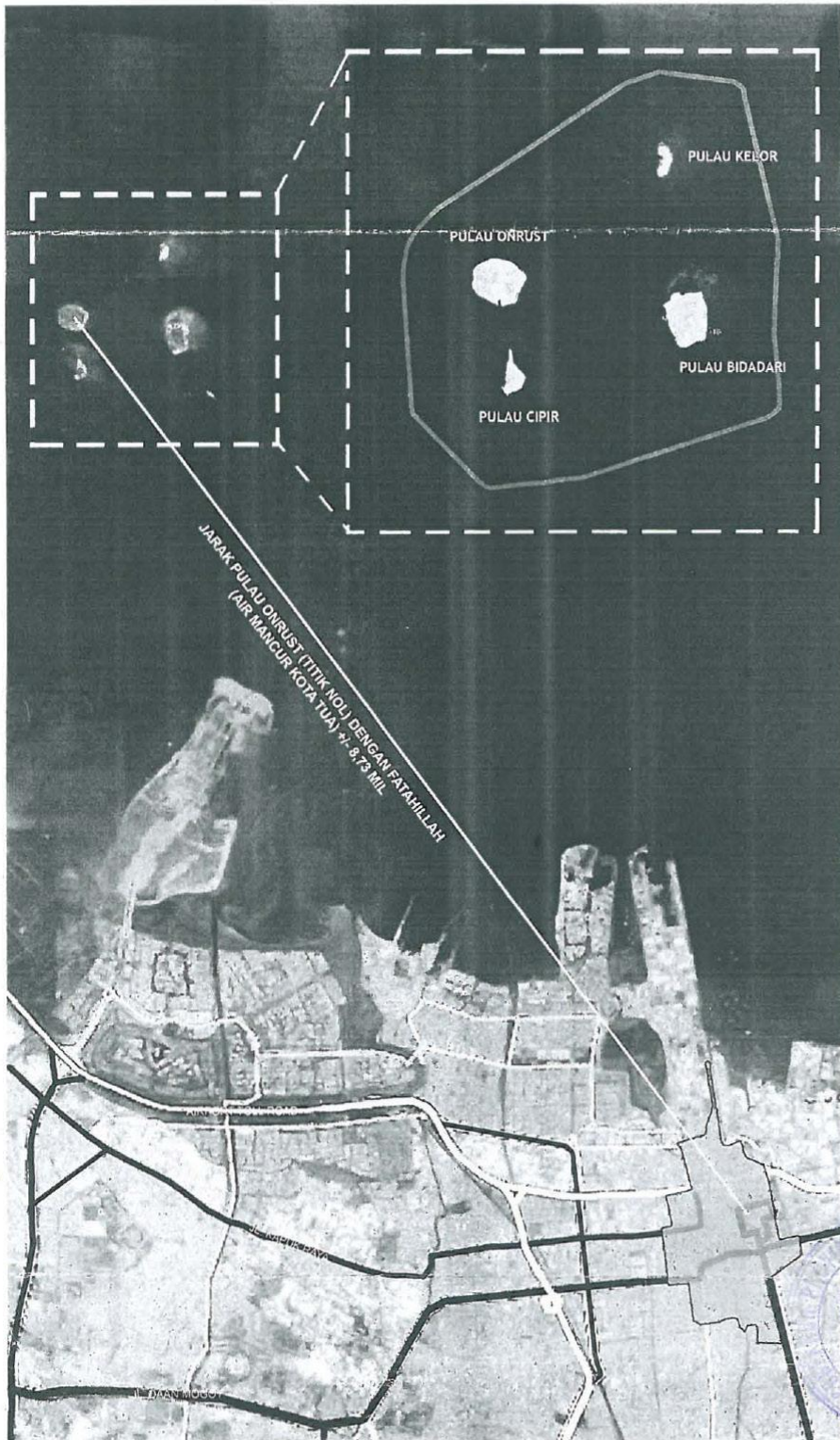
✓ GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA,




BASUKI T. PURNAMA

Tembusan :

1. Menteri Dalam Negeri
2. Menteri Pendidikan dan Kebudayaan
3. Ketua DPRD Provinsi DKI Jakarta
4. Sekretaris Daerah Provinsi DKI Jakarta
5. Para Asisten Sekda Provinsi DKI Jakarta
6. Para Kepala Badan Provinsi DKI Jakarta
7. Bupati Kepulauan Seribu
8. Para Kepala Dinas Provinsi DKI Jakarta
9. Para Kepala Biro Setda Provinsi DKI Jakarta





PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

LAMPIRAN KEPUTUSAN GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA NO. **2209 TAHUN 2015**

TENTANG
 PENETAPAN GUGUSAN PULAU ONRUST, PULAU CIPIR, PULAU KELOR DAN PULAU BIDADARI BESERTA PERAIRANNYA SEBAGAI KAWASAN CAGAR BUDAYA


PETA GUGUSAN PULAU ONRUST, PULAU CIPIR, PULAU KELOR DAN PULAU BIDADARI BESERTA PERAIRANNYA SEBAGAI KAWASAN CAGAR BUDAYA

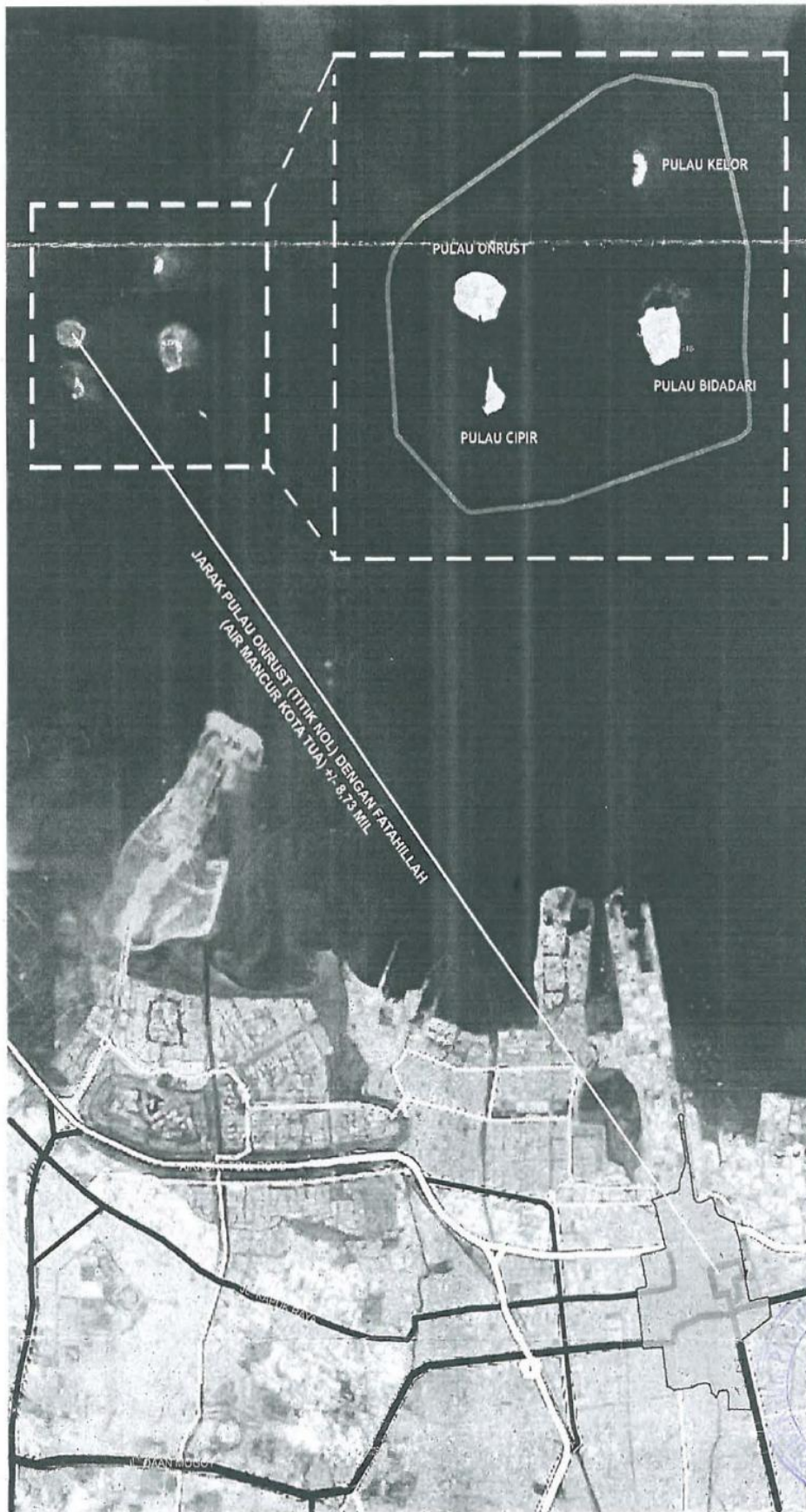
KETERANGAN


 **BATASAN KAWASAN CAGAR BUDAYA (0,25 MIL DARI TEPI PULAU)**

LUAS KAWASAN ± 553,09 HA
 LUAS PULAU ONRUST ± 8,22 HA
 LUAS PULAU CIPIR ± 1,66 HA
 LUAS PULAU KELOR ± 0,95 HA
 LUAS PULAU BIDADARI ± 6,98 HA

DITETAPKAN,
16 Oktober 2015
 JAKARTA,
 GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA


BASUKI T. PURNAMA





PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

LAMPIRAN KEPUTUSAN GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA NO. **2209 TAHUN 2015**

TENTANG
PENETAPAN GUGUSAN PULAU ONRUST, PULAU CIPIR, PULAU KELOR DAN PULAU BIDADARI BESERTA PERAIRANNYA SEBAGAI KAWASAN CAGAR BUDAYA


PETA GUGUSAN PULAU ONRUST, PULAU CIPIR, PULAU KELOR DAN PULAU BIDADARI BESERTA PERAIRANNYA SEBAGAI KAWASAN CAGAR BUDAYA


KETERANGAN

 **BATASAN KAWASAN CAGAR BUDAYA (0,25 MIL DARI TEPI PULAU)**

LUAS KAWASAN ± 553,09 HA
LUAS PULAU ONRUST ± 8,22 HA
LUAS PULAU CIPIR ± 1,66 HA
LUAS PULAU KELOR ± 0,95 HA
LUAS PULAU BIDADARI ± 6,98 HA

DITETAPKAN,
16 Oktober 2015
 JAKARTA,
GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA


BASUKI T. PURNAMA





**GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA**

**PERATURAN GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA**

NOMOR 323 TAHUN 2016

TENTANG

**PEMBENTUKAN ORGANISASI DAN TATA KERJA UNIT PENGELOLA
MUSEUM KEBAHARIAN JAKARTA**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

Menimbang : bahwa untuk menindaklanjuti ketentuan Pasal 14 Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan Pasal 51 ayat (2) Peraturan Gubernur Nomor 269 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Pariwisata dan Kebudayaan, perlu menetapkan Peraturan Gubernur tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia;
2. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah;
5. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 97 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
6. Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
7. Peraturan Gubernur Nomor 269 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Pariwisata dan Kebudayaan;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN GUBERNUR TENTANG PEMBENTUKAN ORGANISASI DAN TATA KERJA UNIT PENGELOLA MUSEUM KEBAHARIAN JAKARTA.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Gubernur ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
2. Pemerintah Daerah adalah Gubernur dan Perangkat Daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.
3. Gubernur adalah Kepala Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
4. Sekretariat Daerah adalah Sekretariat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
5. Sekretaris Daerah adalah Sekretaris Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
6. Biro Organisasi dan Reformasi Birokrasi yang selanjutnya disebut Biro Organisasi dan RB adalah Biro Organisasi dan Reformasi Birokrasi Sekretariat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
7. Dinas Pariwisata dan Kebudayaan adalah Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
8. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
9. Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta adalah Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta.
10. Kepala Unit adalah Kepala Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta.
11. Satuan Kerja Perangkat Daerah yang selanjutnya disingkat SKPD adalah Satuan Kerja Perangkat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
12. Unit Kerja Perangkat Daerah yang selanjutnya disingkat UKPD adalah Unit Kerja atau Subordinat SKPD.

BAB II

PEMBENTUKAN

Pasal 2

Dengan Peraturan Gubernur ini dibentuk Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta.

BAB III

KEDUDUKAN, TUGAS DAN FUNGSI

Pasal 3

- (1) Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta merupakan Unit Pelaksana Teknis Dinas Pariwisata dan Kebudayaan dalam pengelolaan Museum Kebaharian Jakarta.
- (2) Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta dipimpin oleh seorang Kepala Unit yang dalam melaksanakan tugas dan fungsinya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.

Pasal 4

- (1) Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan Museum Kebaharian Jakarta.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta menyelenggarakan fungsi :
 - a. penyusunan rencana strategis dan rencana kerja dan anggaran Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
 - b. pelaksanaan rencana strategis dan dokumen pelaksanaan anggaran Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
 - c. penyusunan bahan standar operasional dan prosedur teknis pengelolaan Museum Kebaharian Jakarta;
 - d. penyusunan dan penyajian data koleksi Museum Kebaharian Jakarta;
 - e. pelaksanaan pengelolaan dan pengendalian Museum Kebaharian meliputi Museum Bahari, Taman Arkeologi Onrust, Situs Marunda/ Rumah Si Pitung;
 - f. pelayanan informasi dan edukasi Museum Kebaharian Jakarta;
 - g. pengelolaan kepegawaian, keuangan dan barang Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
 - h. pelaksanaan kegiatan ketatausahaan dan kerumahtanggaan Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
 - i. pelaksanaan pemungutan, pencatatan, pembukuan, penyeteroran, pelaporan dan pertanggungjawaban penerimaan retribusi pelayanan penginapan Museum Kebaharian Jakarta;
 - j. pengelolaan perawatan dan pemeliharaan gedung dan prasarana serta sarana Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;

- k. pelaksanaan publikasi kegiatan dan pengaturan acara Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
- l. pengelolaan kearsipan, data dan informasi Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
- m. pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi dan kerja sama dengan unit kerja dan lembaga yang terkait dalam rangka pengelolaan Museum Kebaharian Jakarta; dan
- n. pelaporan dan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta.

BAB IV

ORGANISASI

Bagian Kesatu

Susunan Organisasi

Pasal 5

- (1) Susunan Organisasi Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta, terdiri dari :
 - a. Kepala Unit;
 - b. Subbagian Tata Usaha;
 - c. Satuan Pelaksana Koleksi dan Perawatan;
 - d. Satuan Pelaksana Prasarana dan Sarana; dan
 - e. Subkelompok Jabatan Fungsional.
- (2) Bagan Susunan Organisasi Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tercantum dalam lampiran Peraturan Gubernur ini.

Bagian Kedua

Kepala Unit

Pasal 6

Kepala Unit mempunyai tugas :

- a. memimpin dan mengoordinasikan pelaksanaan tugas dan fungsi Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4;
- b. mengoordinasikan pelaksanaan tugas Subbagian, Satuan Pelaksana dan Subkelompok Jabatan Fungsional;

- c. melaksanakan koordinasi dan kerja sama dengan SKPD/UKPD dan/atau Instansi Pemerintah/Swasta dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta; dan
- d. melaporkan dan mempertanggungjawabkan pelaksanaan tugas dan fungsi Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta.

Bagian Ketiga

Subbagian Tata Usaha

Pasal 7

- (1) Subbagian Tata Usaha merupakan Satuan Kerja staf dalam pelaksanaan administrasi Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta.
- (2) Subbagian Tata Usaha dipimpin oleh seorang Kepala Subbagian yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Unit.
- (3) Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas :
 - a. menyusun bahan rencana strategis dan rencana kerja dan anggaran Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta sesuai dengan lingkup tugasnya;
 - b. melaksanakan rencana strategis dan dokumen pelaksanaan anggaran Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta sesuai dengan lingkup tugasnya;
 - c. mengoordinasikan penyusunan rencana strategis dan rencana kerja dan anggaran Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
 - d. melaksanakan kegiatan ketatausahaan dan kerumahtanggaan Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
 - e. melaksanakan pengelolaan kearsipan Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
 - f. melaksanakan penerimaan, penatausahaan, penyetoran dan pelaporan penerimaan retribusi pelayanan Museum Kebaharian Jakarta;
 - g. memelihara keamanan, ketertiban, keindahan, kebersihan dan kenyamanan kantor Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
 - h. menyusun dan menyajikan data penyediaan prasarana dan sarana Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
 - i. melaksanakan pengelolaan perawatan dan pemeliharaan gedung dan prasarana serta sarana Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;

- j. mengoordinasikan penyusunan laporan keuangan, kinerja dan kegiatan serta akuntabilitas Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta;
- k. pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi dan kerja sama dengan unit kerja dan lembaga yang terkait dalam rangka pengelolaan Museum Kebaharian Jakarta; dan
- l. melaporkan dan mempertanggungjawabkan pelaksanaan tugas dan fungsi Subbagian Tata Usaha.

Bagian Keempat

Satuan Pelaksana Koleksi dan Perawatan

Pasal 8

- (1) Satuan Pelaksana Koleksi dan Perawatan merupakan Satuan Kerja lini Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta dalam pelaksanaan kegiatan koleksi dan perawatan.
- (2) Satuan Pelaksana dipimpin oleh seorang Kepala Satuan Pelaksana yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Unit.
- (3) Kepala Satuan Pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat (2), bukan jabatan struktural.
- (4) Kepala Satuan Pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diangkat dan diberhentikan oleh Kepala Dinas atas usul Kepala Unit.
- (5) Satuan Pelaksana Koleksi dan Perawatan mempunyai tugas :
 - a. menyusun bahan rencana strategis dan rencana kerja dan anggaran Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta sesuai dengan lingkup tugasnya;
 - b. melaksanakan rencana strategis dan dokumen pelaksanaan anggaran Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta sesuai dengan lingkup tugasnya;
 - c. menyusun bahan standar operasional dan prosedur teknis pelaksanaan kegiatan koleksi dan perawatan;
 - d. menyusun dan menyajikan data koleksi;
 - e. menyelenggarakan penyajian koleksi baik bersifat permanen maupun temporer;
 - f. menyiapkan bahan dan sarana koleksi;
 - g. melaksanakan inventarisasi, deskripsi, registrasi, catatan tentang identifikasi dan katalogisasi, penataan, pemeliharaan, perawatan dan penelitian koleksi museum;
 - h. mengusulkan dan melaksanakan pengadaan koleksi museum;

- i. menyiapkan bahan kerja sama koleksi museum;
- j. melaksanakan koordinasi, sinkronisasi dan kerjasama dengan unit kerja dan lembaga yang terkait dalam rangka pengelolaan koleksi Museum Kebaharian Jakarta; dan
- k. melaporkan dan mempertanggungjawabkan pelaksanaan tugas Satuan Pelaksana Koleksi dan Perawatan.

Bagian Kelima

Satuan Pelaksana Prasarana dan Sarana

Pasal 9

- (1) Satuan Pelaksana Prasarana dan Sarana merupakan Satuan Kerja lini Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta dalam pelaksanaan kegiatan pengelolaan prasarana dan sarana.
- (2) Satuan Pelaksana dipimpin oleh seorang Kepala Satuan Pelaksana yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Unit.
- (3) Kepala Satuan Pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat (2), bukan jabatan struktural.
- (4) Kepala Satuan Pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diangkat dan diberhentikan oleh Kepala Dinas atas usul Kepala Unit.
- (5) Satuan Pelaksana Prasarana dan Sarana mempunyai tugas :
 - a. menyusun bahan rencana strategis dan rencana kerja dan anggaran Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta sesuai dengan lingkup tugasnya;
 - b. melaksanakan rencana strategis dan dokumen pelaksanaan anggaran Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta sesuai dengan lingkup tugasnya;
 - c. menyusun bahan standar operasional dan prosedur teknis pelaksanaan pengelolaan kegiatan prasarana dan sarana;
 - d. menyusun dan menyajikan data penyediaan prasarana dan sarana Museum Kebaharian Jakarta;
 - e. melaksanakan kegiatan pemeliharaan dan perawatan prasarana dan sarana Museum Kebaharian Jakarta;
 - f. menganalisa dan mengajukan kebutuhan prasarana dan sarana Museum Kebaharian Jakarta;
 - g. menganalisa dan mengajukan penghapusan prasarana dan sarana pelayanan Museum Kebaharian Jakarta;
 - h. pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi dan kerja sama dengan unit kerja dan lembaga yang terkait dalam rangka penyediaan prasarana dan sarana Museum Kebaharian Jakarta; dan

- i. melaporkan dan mempertanggungjawabkan pelaksanaan tugas Satuan Pelaksana Prasarana dan Sarana.

Bagian Keenam

Subkelompok Jabatan Fungsional

Pasal 10

- (1) Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta dapat mempunyai Subkelompok Jabatan Fungsional.
- (2) Pejabat Fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (1), melaksanakan tugas dalam susunan organisasi struktural Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta.

Pasal 11

- (1) Dalam rangka mengembangkan profesi/keahlian/kompetensi Pejabat Fungsional dibentuk Subkelompok Jabatan Fungsional Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta sebagai bagian dari Kelompok Jabatan Fungsional Dinas Pariwisata dan Kebudayaan.
- (2) Subkelompok Jabatan Fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipimpin oleh seorang Ketua Subkelompok Jabatan Fungsional yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Unit.
- (3) Ketua Subkelompok Jabatan Fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diangkat dan diberhentikan oleh Kepala Dinas atas usul Kepala Unit dari pejabat fungsional yang berkompeten dan berintegritas.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Jabatan Fungsional Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta diatur dengan Peraturan Gubernur sebagai bagian dari pengaturan Jabatan Fungsional Dinas Pariwisata dan Kebudayaan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB V

SATUAN PELAYANAN MUSEUM

Pasal 12

- (1) Untuk melaksanakan sebagian tugas dan fungsi Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta dibentuk Satuan Pelayanan yang meliputi Museum Bahari, Taman Arkeologi Onrust, Situs Marunda/Rumah Si Pitung yang ditetapkan dengan Keputusan Kepala Dinas.
- (2) Satuan Pelayanan Museum sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipimpin oleh seorang Penanggung Jawab selaku Pengelola yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Unit.

- (3) Pengelola sebagaimana dimaksud pada ayat (2), bukan jabatan struktural serta diangkat dan diberhentikan oleh Kepala Dinas atas usul Kepala Unit.

BAB VI

TATA KERJA

Pasal 13

- (1) Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Kepala Unit mengembangkan koordinasi dan kerja sama dengan SKPD/UKPD dan/atau Instansi pemerintah/Swasta terkait dalam rangka meningkatkan kinerja dan memperlancar pelaksanaan tugas dan fungsi Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta.

Pasal 14

Kepala Unit, Kepala Subbagian Tata Usaha, para Kepala Satuan Pelaksana dan Ketua Subkelompok Jabatan Fungsional dan pegawai pada Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta melaksanakan tugas masing-masing sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan serta menerapkan prinsip koordinasi, kerja sama, integrasi, sinkronisasi, simplifikasi, akuntabilitas, transparansi, efektivitas dan efisiensi.

Pasal 15

- (1) Kepala Unit, Kepala Subbagian Tata Usaha, para Kepala Satuan Pelaksana dan Ketua Subkelompok Jabatan Fungsional pada Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta memimpin, mengoordinasikan, memberikan bimbingan, memberikan petunjuk pelaksanaan tugas, membina dan menilai kinerja bawahan masing-masing.
- (2) Kepala Unit, Kepala Subbagian Tata Usaha, para Kepala Satuan Pelaksana dan Ketua Subkelompok Jabatan Fungsional dan Pegawai pada Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta mengikuti dan mematuhi perintah kedinasan atasan masing-masing sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 16

Kepala Unit, Kepala Subbagian Tata Usaha, para Kepala Satuan Pelaksana, dan Ketua Subkelompok Jabatan Fungsional pada Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta mengawasi dan mengendalikan pelaksanaan tugas bawahan masing-masing serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan apabila menemukan adanya penyimpangan dan/atau indikasi penyimpangan.

Pasal 17

- (1) Kepala Unit, Kepala Subbagian Tata Usaha, para Kepala Satuan Pelaksana dan Ketua Subkelompok Jabatan Fungsional dan Pegawai pada Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta, menyampaikan laporan dan kendala pelaksanaan tugas kepada atasan masing-masing sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Atasan yang menerima laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), menindaklanjuti dan menjadikan laporan yang diterima sebagai bahan pengambilan keputusan sesuai dengan kewenangan masing-masing.

Pasal 18

- (1) Sekretariat Daerah melalui Biro Organisasi dan RB melaksanakan pembinaan kelembagaan, ketatalaksanaan, pelaporan dan reformasi birokrasi terhadap Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembinaan kelembagaan, ketatalaksanaan, pelaporan dan reformasi birokrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Peraturan Gubernur.

BAB VII

KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 19

Ketentuan mengenai kepegawaian, keuangan, aset, pelaporan dan akuntabilitas, status jabatan dan eselon serta pengawasan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VIII

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 20

Pada saat Peraturan Gubernur ini mulai berlaku, Peraturan Gubernur Nomor 295 Tahun 2014 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Museum Bahari Jakarta, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 21

Peraturan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Gubernur ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 29 Desember 2016

Plt. GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA,

ttd

SUMARSONO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 29 Desember 2016

SEKRETARIS DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA,

ttd

SAEFULLAH

BERITA DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
TAHUN 2016 NOMOR 62220

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM SEKRETARIAT DAERAH
PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

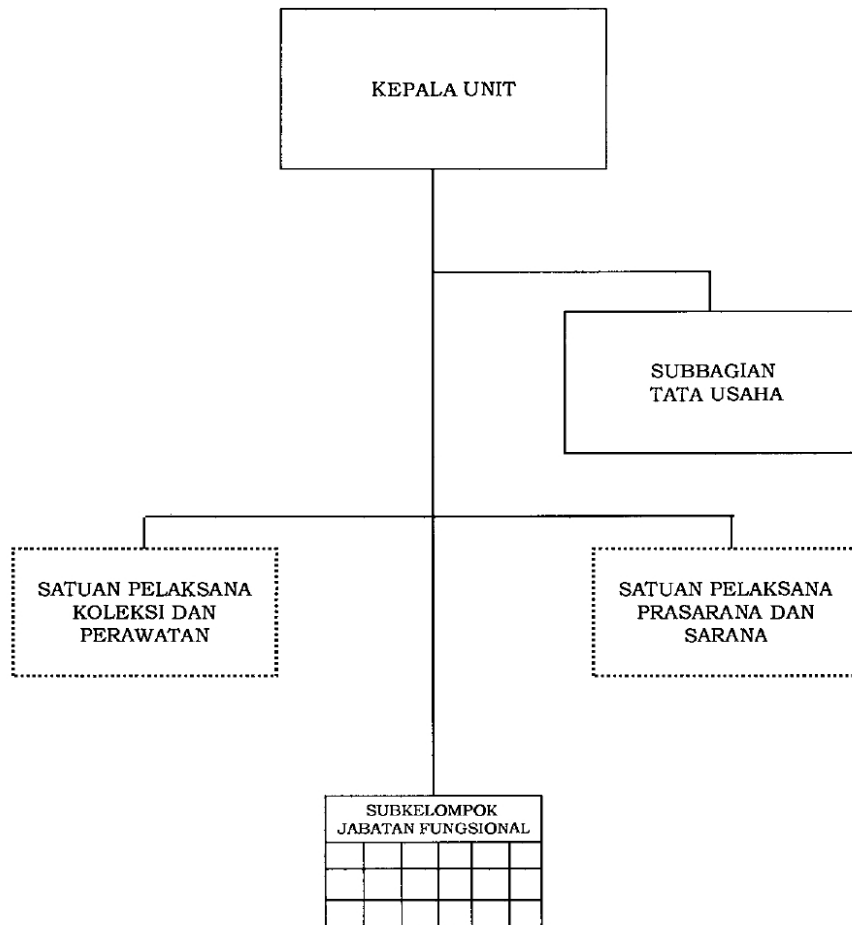


YAYAN YUHANAH
NIP 196508241994032003

Lampiran : Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus
Ibukota Jakarta

Nomor 323 TAHUN 2016
Tanggal 29 Desember 2016

BAGAN SUSUNAN ORGANISASI
UNIT PENGELOLA MUSEUM KEBAHARIAN JAKARTA



Plt. GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA,

ttd

SUMARSONO



Riwayat Penulis

Candrian Attahiyyat lahir di Koja, Tanjung Priok, Jakarta pada 4 September 1957. Tertarik dengan arkeologi karena terinspirasi oleh Ayah dan Engkong yang sering bercerita sejarah terutama pengalamannya ketika zaman Belanda di Jakarta. Masuk Jurusan Arkeologi Fakultas Sastra Universitas Indonesia pada 1979 dan tamat pada 1985. Langsung bekerja di Dinas Museum dan Sejarah (sekarang Dinas Kebudayaan) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta karena jatuh hati dengan sejarah Jakarta. Beliau pensiun pada 2013.

Selama bekerja di Pemerintah Provinsi DKI Jakarta beliau dipercaya untuk meneliti sejarah dan arkeologi Pulau Onrust dan sekitarnya sekaligus bekerja sama dengan pihak Belanda. Pada 1990 dikirim ke Belanda untuk mengikuti simposium dan mencari data tentang Pulau Onrust. Pada 1997 dipercaya sebagai Ketua Panitia Onrust International Symposium di Jakarta. Jabatan terakhir sebelum pensiun adalah Kepala Balai Konservasi Cagar Budaya.

Setelah pensiun hingga sekarang dipercaya menjadi anggota Tim Ahli Cagar Budaya (TACB) DKI Jakarta yang tugasnya melakukan pengkajian terhadap kelayakan obyek yang diusulkan menjadi Cagar Budaya.



Dinas Kebudayaan Provinsi DKI Jakarta
Unit Pengelola Museum Kebaharian Jakarta
2022

ISBN 978-623-99525-4-9



9 786239 952549