

# **BANDAR KEMA: JALUR ISLAMISASI DAN DOMINASI KOLONIAL (1824-1930)**

Rizal Zamzami, Ahmad Syaf'i Mufadzilah Riyadi, Muhammad Nur Ichsan Azis

UIN Sayyid Ali Rahmatullah Tulungagung  
Institut Agama Islam Negari Kediri  
Research Center for Religious Treasure and Civilization National Research and  
Innovation Agency

*Email : muha276@brin.go.id*

## **Abstrak**

Tulisan ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis jalur islamisasi dan dominasi kolonial terhadap keberadaan Islam di Bandar Kema, Minahasa. Perkembangan islamisasi di Kema, tidak lepas dari aktivitas dan peran para penyebar Islam, baik ulama, pedagang, dan tokoh politik, sejak abad ke-19 M. Islamisasi di Bandar Kema mengalami signifikansi pada pertengahan abad ke-19, melalui relasi politik dan aktivitas niaga maritim. Metode sejarah yang digunakan dalam tulisan ini adalah pendekatan ilmu sosial yang menggunakan teori islamisasi dan pengaruh kolonisasi di kawasan tertentu. Jalur islamisasi di Bandar Kema berimplikasi pada terbentuknya masyarakat muslim yang mendiami daerah pesisir. Di sisi lain, dominasi kolonial juga berdampak munculnya kelompok-kelompok muslim yang berusaha mempertahankan keberadaan mereka di tengah pengaruh tersebut yang berhubungan langsung dengan kebijakan politik dan ekonomi.

**Kata Kunci:** dominasi; islamisasi; Kema

## ***BANDAR KEMA: PATHS OF ISLAMIZATION AND COLONIAL DOMINATION (1824-1930)***

### ***Abstract***

*This paper is aiming to describe and analyze the path of islamization and colonial domination of the existence of Islam in Bandar Kema, Minahasa. The development of islamization in Kema cannot be separated from the activities and roles of Islamic propagators, scholars, traders, and political figures, since the 19th century AD. Islamization in Bandar Kema experienced significance in the mid-19th century, through political relations and maritime commercial activities. The historical method used in this paper is a social science approach that uses the theory of islamization and the influence of colonization in certain areas. The path of islamization in Bandar Kema has implications for the formation of muslim communities who inhabit coastal areas. On the other hand, colonial domination also resulted in the emergence of muslim groups who tried to maintain their existence in the midst of these influences which were directly related to political and economic policies.*

*Keywords: domination; islamization; Kema*

## **I. PENDAHULUAN**

Historiografi lokal dengan perspektif sejarah maritim belakangan ini menjadi satu kajian yang menarik untuk dibahas. Perspektif kajian maritim bersinggungan dengan daerah pesisir, laut dan sungai, yang kemudian berimplikasi pada dinamika masyarakat di masa sekarang (Wardhana, 2016: 372; S Zuhdi, 2020: 19-21). Secara global, jaringan Eropa menjadi pasar utama bagi Nusantara di masa lalu (Hall, 2019a). Lopian (1991, 2004, 2018) menunjukkan posisi Nusantara sebagai titik sentral perniagaan rempah dunia. Selain Lopian, Poelinggomang (2016), Pradjoko (2017), Sulistiyono (2018), dan Zuhdi (2018), Asnan (2020), Abd. Rahman Hamid (2013) juga mengkaji mengenai posisi Nusantara. Kajian-kajian tersebut menunjukkan simpul-simpul Nusantara, dari Sumatera, Jawa, Makassar, Nusa Tenggara, dan Jawa, namun secara spesifik kajian Bandar Kema belum banyak ditemukan.

Kema memiliki kawasan strategis dalam jaringan niaga Nusantara di masa lalu. Hal ini tertuang dalam catatan laporan. Wilayahnya yang dekat dengan kepulauan Maluku sering kali dijadikan sebagai tempat persinggahan (Azis, 2017: 1-3, Padt-Brugge, 2013: 306-309). Selain berada pada wilayah yang strategis, terdapat beberapa faktor utama yang mendorong terciptanya jaringan sosial dan ekonomi di Bandar Kema. Faktor pertama adalah Kema sebagai kawasan yang mampu menyediakan suplai komoditas dengan harga terjangkau. Kedua, masyarakatnya yang terbuka dengan para pendatang tanpa adanya perbedaan sikap, terutama bagi para pelaut-peniaga yang berusaha berniaga di Kema atau menuju Maluku. Berbagai aktivitas dan pola jaringan masyarakat maritim menjadi alat pemersatu masyarakat di Kema ketika masa jaringan niaga maritim hingga awal abad ke-20 (Azis, 2013:57; Hasanuddin, 2018: 104).

Bandar Kema berada pada persimpangan Manado dan Maluku yang menjadi titik perniagaan komoditas rempah, terutama pala, cengkih, dan beras. Aktivitas ini kemudian membangun peradaban maritim di kawasan Kema, terutama pada jaringan islamisasi dan integrasi ekonomi-politik hingga abad ke-20. Bandar Kema semakin mendapatkan perhatian ketika Padtbrugge menunjukkan letaknya yang strategis dan aman untuk berlabuhnya kapal. Pada abad ke-19, wilayah

strategis Kema diperkuat dan dimanfaatkan oleh pemerintah kolonial setelah mampu menjadikan kawasan Minahasa sebagai sekutunya. Kema adalah pintu masuk bagi para tokoh yang ‘diasingkan’ oleh pemerintah kolonial, Pangeran Diponegoro, Kiai Modjo, Imam Bonjol, KH. Asryad Thawil, Syarif Abdullah Assegaaf, serta Pangeran Perbatasari, dan Raden Amir yang ‘ditiptkan’ di penjara Kema sebelum diasingkan ke Minahasa dan Manado (Rusli, 2020: 130-132).

Pengaruh Eropa di Kema terjadi sejak akhir abad ke-18 di mana perdagangan beras yang dibawa ke Ambon di bawa kapal melalui Kema (Moelsbergen, 1928: 8-9; Wigboldus, 1987: 63-101). Di dalam laporan pemerintah kolonial terdapat dinamika masyarakat muslim di Kema dengan pengaruh yang signifikan bagi penduduk lokal di pertengahan abad ke-19.

Berdasarkan data di atas, diketahui bahwa Bandar Kema merupakan salah satu kawasan dalam jaringan maritim dengan berbagai implikasi positif, terutama perkembangan jaringan islamisasi dan masyarakat muslim yang kemudian harus berhadapan dengan dominasi kolonial dengan perannya dalam aktivitas suplai komoditas. Di saat terjadi krisis ekonomi tahun 1930, Kema mengalami kemerosotan yang signifikan dalam jaringan niaga maritim. Namun pada sisi lain, Kema berhasil menjadi salah satu bandar yang membuka ruang jejaring islamisasi di daratan Semenanjung Utara Pulau Sulawesi meskipun dominasi kolonial terus mengikat bagi penduduk di kawasan tersebut.

Kajian ini berada pada ruang lingkup antara tahun 1824 hingga 1930 yang disandarkan pada dua faktor yaitu pertama terjadinya proses dan perubahan di tengah masyarakat akibat berubahnya struktur pemerintahan, pendirian Residentie Manado, serta kedua yaitu terjadinya krisis ekonomi tahun 1930 yang melanda Nusantara yang berakibat pada berbagai kawasan, termasuk Kema, terutama dalam praktik niaga maritim. Dari data tersebut, penulis berusaha menjawab tiga permasalahan utama dalam kajian ini di antaranya: a) bagaimana posisi Bandar Kema dalam proses perkembangan dan dialektika sejarah maritim di Kawasan Laut Sulawesi; b) sejauh mana peran Kema mengintegrasikan proses islamisasi dan aktivitas ekonomi-politik?

#### **A. Kajian Literatur**

Kajian mengenai Bandar Kema hingga saat ini masih jarang ditemukan. Secara umum, Graffland (1991) sedikit menggambarkan kondisi geografis Kema pada abad ke-19. Lopian (2009) menuliskan aktivitas masyarakat di kawasan Kema

yang menopang bandar niaga di sekitarnya. Azis (2017) menunjukkan munculnya masyarakat muslim di Kema melalui jaringan niaga Nusantara untuk melengkapi pandangan politik-ekonomi yang terjadi di Minahasa (Henley, 2006; Schouten, 1998). Interaksi masyarakat muslim dalam jaringan perniagaan dengan masyarakat lokal menunjukkan adanya relasi yang terus bertahan di Minahasa melalui Kema sebagai bandar niaga (Marzuki, 2018: 89-109). Kajian-kajian tersebut tidak banyak menyinggung persoalan islamisasi dan awal dari dominasi ekonomi-politik kolonial pada abad ke-19.

### **B. Kerangka Konseptual**

Aktivitas niaga maritim menghasilkan relasi sosial yang melibatkan berbagai macam dimensi di dalamnya. Relasi sosial tidak hanya terjadi melalui hubungan kekerabatan atau konektivitas antarmasyarakat, namun perkembangan ideologi juga berimplikasi pada munculnya kelompok masyarakat (Kuntowijoyo, 2013, p. 39). Islamisasi menjadi bagian dalam relasi sosial di Nusantara (Azra, 2014; Ho, 2006; Laffan, 2005). Munculnya pengaruh kolonial mengubah tatanan relasi sosial Nusantara. Di Kema, Schouten (1998) dan Henley (2006) menunjukkan bahwa peran aktif kolonial mampu memengaruhi kondisi di Minahasa. Masyarakat Kema harus mengakui kebijakan pemerintah kolonial setelah Minahasa menjadi kawasan yang berada di bawah kontrol kolonial (Kembuan, 2020: 174; Marzuki, 2018: 89-109). Dalam jaringan sosial dan keagamaan, Kema berada di bawah pengaruh Eropa melalui kebijakan ekonomi-politik (Ichsan Azis, 2019: 8-9) yang pada akhirnya berperan sebagai sebagai bandar *collecting centre, feeder point* (Susanto Zuhdi, 2018: 32). Kema berada pada jalur *sea system* dalam konteks islamisasi dan hegemoni sepanjang hingga abad ke-20.

### **C. Metode**

Kajian ini merupakan kajian sejarah yang menggunakan pendekatan sosial dan metode sejarah. Metode sejarah terbagi atas empat tahapan utama yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi (Kuntowijoyo, 2013: 9-14). Heuristik yang dilakukan adalah mengumpulkan data di Perpustakaan UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, Perpustakaan UGM Yogyakarta, Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), dan Arsip Sulawesi di Makassar. Penulis juga memanfaatkan aplikasi *mendeley*, serta menggunakan surat kabar kolonial yang diperoleh dari website [www.delpher.nl](http://www.delpher.nl). Sumber yang diperoleh kemudian dikategorikan melalui tahapan kritik internal dan eksternal sebelum dilakukan interpretasi dan eksplanasi data.

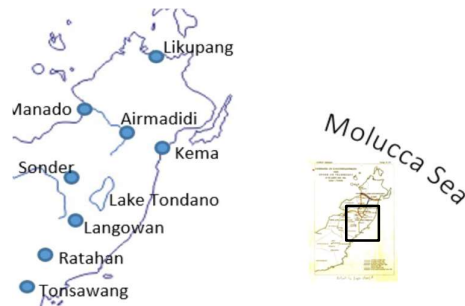
Penulisan atau historigrafi berlangsung berdasarkan data yang akurat dan kredibel. Penulis juga menggunakan koleksi naskah Al Qur'an yang ditulis tangan bertarikh abad ke-19 dan beberapa nisan yang bertarikh awal abad ke-20.

## II. PEMBAHASAN

### A. Bandar Kema dalam Jejaring Domestik

Perkembangan Nusantara di masa lalu tidak lepas dari aktivitas niaga maritim yang menghubungkan bandar-bandar di Asia dan Eropa (Hall, 2019b). Dalam jejaring tersebut, Kema berada pada posisi bandar penghubung jaringan rempah-rempah Maluku (Marzuki, 2018: 89-109). Dalam peta perniagaan maritim, kawasan Kema adalah penghubung antara Sulawesi dan Kepulauan Maluku (Suarez 1999: 128-129) yang berada di sebelah timur Minahasa. Kawasan ini menjadi kawasan bandar niaga yang membawa beras ke Maluku (Moelsbergen 1928: 8; Wigboldus, 1987: 63-101).

Selain sebagai titik penghubung, Kema juga sebagai kawasan *feeder point* untuk beberapa bandar niaga seperti Manado, Gorontalo, dan Makassar (Azis, 2017: 57). Bandar Kema kemudian berperan penting sejak abad ke-17 dalam jaringan niaga domestik untuk penyuplai komoditas hingga abad ke-20. Kondisi tersebut dapat dilihat pada gambar berikut ini.



**Gambar 1.** Peta Kawasan Kema

Sumber: [www.leiden.edu.nl](http://www.leiden.edu.nl). dalam Marzuki (2017): 93; Lopez (2018: 43).

Merujuk pada tradisi lisan dan catatan literatur, Kema disebut sebagai salah satu kawasan persinggahan untuk para pedagang Arab. Berikut kisah keberadaan pedagang Arab tersebut.

‘...di masa lalu tempat ini dikenal sebagai tempat persinggahan, al-khaima, oleh para pelaut-peniaga dari jazirah Arab. Mereka sudah ada di kawasan ini sejak abad ke-16 karena tujuan utama mereka adalah rempah-rempah Maluku. Sebelum tiba di Maluku mereka, para pelaut-peniaga, singgah di Kema membangun tenda-tenda sederhana sebagai tempat beristirahat dan menunggu

angin musim yang baik untuk melanjutkan perjalanan ke Maluku...’

Berdasarkan laporan Eropa dan pemerintah kolonial, kata ‘Kuemas’ menjadi cikal-bakal penyebutan Kema yang dianggap menyerupai kerang (Padt-Brugge, 2013). Hal ini juga diperkuat dengan kondisi topografi Kema yang menyerupai kerang besar (Palar, 2009: 165) dan berfungsi sebagai tempat berteduh ketika angin musim tiba.

Kema berperan aktif dan efektif dalam jaringan niaga hingga abad ke-20. Posisi Kema dalam jaringan niaga termasuk sebagai bandar niaga yang diperhitungkan untuk menyuplai komoditas (Makaliwe, 1981: 245; Graffland, 1989: 2) hingga menjadi jalur penghubung ke Filipina pada abad ke-19 (Moelsbergen, 1928: 9-10). Jaringan domestik bandar Kema mampu menjangkau kawasan-kawasan pulau kecil yang tidak dilalui oleh kapal uap modern di awal abad ke-20 (Wigboldus, 1987) yang juga berperan sebagai penyulai ke Makassar, Kalimantan, dan Singapura (Asba et al., 2020; Marzuki, 2018).

Aktivitas di atas menarik perhatian para pelaku niaga maritim di Nusantara. Para pedagang Arab telah terlibat aktif dalam jaringan niaga di pesisir Kema. Begitu pula dari para pelaut peniaga dari Cina, Bugis, dan Melayu yang diperkuat melalui kapal-kapal tradisional yang bersandar di kawasan pesisir. *Junk* Cina dan kapal tradisional Nusantara sudah melayari Kema sejak abad ke-17 yang kemudian memperkuat posisi Kema dalam jaringan perniagaan domestik (Moeslbergen, 1829: 7).

Komoditi utama yang dibawa melalui Kema adalah beras (Wigboldus, 1987: 6), dan meningkat menjadi kawasan penyuplai kopi, kelapa, dan kopra dari Minahasa ke Gorontalo, Makassar, dan Surabaya (Muhammad Nur Ichsan Azis et al., 2022: 71). Bandar Kema pada akhirnya dikenal sebagai sebuah kawasan penghubung yang mengintegrasikan beberapa daerah pesisir dan bandar lainnya atau sebagai daerah *feeder point*.

## **B. Bandar Kema: Poros Islamisasi dan Integrasi Aktivitas Ekonomi**

Berdiskusi mengenai poros islamisasi, maka salah satu kawasan yang berpengaruh di dalamnya adalah daerah pesisir pantai dengan berdirinya bandar niaga. Di Kema, aktivitas ini berlangsung sejak abad ke-17 ketika munculnya para pelaut-peniaga aktif yang mengisi ruang di wilayah bandar dan pesisir pantai, bahkan memperkuat keberadaan orang-orang Islam ketika pembangunan Benteng

Nieuw Amsterdam yang dilakukan oleh pekerja yang berasal dari Maluku, Makassar, bahkan Cina dan Arab (Taulu, 1977: 9). Hal ini mengubah struktur sosial dan masyarakat di wilayah administratif yang berada di bawah kontrol pemerintahan kolonial (Henley, 2006). Dampaknya, Kema kemudian menjadi kawasan yang mengintegrasikan aktivitas ekonomi, politik, sosial, dan keagamaan di daratan Minahasa (NA VOC, inv. 1.04.02, inv. 8163; NA VOC 1.04.02, inv. 3957, p. 388).

Aktivitas islamisasi yang terjadi di Kema diawali ketika salah seorang tokoh bernama Abdul Wahes/Abdul Wahid, seorang pedagang Arab yang datang dari Maluku, dan pertama kali tiba di Belang dan kemudian melanjutkan perjalanan ke Manado pada abad ke-17. Meskipun belum ada catatan yang membahas lebih rinci mengenai aktivitasnya dalam proses islamisasi, namun namanya sering kali dihubungkan dengan keberadaan pengaruh Islam di Minahasa sejak abad ke-16. Selanjutnya terdapat beberapa tokoh Arab seperti Al-Said bin Zen bin Alwi Zenalds dan Al-Said Zen bin Zenaldus yang berpengaruh di daratan Minahasa pada tahun 1789. Keduanya kemudian menjadi tokoh penyebar Islam di Manado (Muhammad Nur Ichsan Azis, 2020: 72-73). Poros dan proses penyebaran Islam diperkuat kembali ketika muncul tokoh-tokoh muslim dalam pengasingannya di Minahasa. Kedatangan mereka tidak lepas dari kebijakan politik kolonial pada pertengahan abad ke-19 ketika terjadi perlawanan politik yang dilakukan oleh masyarakat lokal Nusantara. Tokoh seperti Kiai Modjo, Pangeran Diponegoro, hingga K.H. Arsyad Thawil memperkuat eksistensi islamisasi di Minahasa, termasuk Kema, hingga abad ke-20 (Ichsan Azis, 2019: 6; Rusli, 2020: 133).

Kebijakan pemerintah Kolonial mengubah peran Bandar Kema yang berorientasi ekonomi-politik pada abad ke-19. Kema menjadi salah satu bandar di bawah kontrol kolonial yang berakibat pada menguatnya peran pemimpin lokal. Dengan adanya kekuatan tersebut, Bandar Kema menjadi salah satu arena untuk mempertahankan kekayaan dan status sosial para penguasa lokal melalui aktivitas perdagangan (Henley, 2002: 34; Schouten, 1997: 27). Dalam *cabinet circulaire* beranotasi tahun 1850 no. 14 menyebutkan Kema memiliki aktivitas dalam pertanian kelapa. Akibatnya kawasan Kema dan Tonsea merupakan penghasil kelapa. Pada tahun 1863, hasil yang dicapai sebesar 19.000 ton (ANRI: November 1904 Gst AG. 588/05. 1904) untuk diolah menjadi kopra atau dijual sebagai komoditas pelengkap selain kopi dan beras. Proses ini berlanjut sampai memasuki

dekade tahun 1940-an yang diwajibkan penanaman kelapa dan kayu untuk pemenuhan komoditas di Manado. Dengan demikian, terlihat proses perdagangan di Manado dan Kema terpengaruh oleh kebijakan ekonomi-politik.

Menjelang awal abad ke-20, Kema menjadi ruang kontestasi pengaruh agama dan ideologi yang dibawa oleh para pendatang secara tidak langsung sebagai kawasan lalu lintas perniagaan (Blekker, 1856: 93-94). Terdapat pula loji-loji niaga yang dibangun sebagai tempat penyimpanan komoditas dan juga berfungsi sebagai kantor pengontrol aktivitas perdagangan yang dilakukan oleh para pelaut-peniaga (Graffland, 1989: 471). Pemerintah Hindia Belanda memegang peran penting untuk memperkuat hegemoninya di Minahasa di mana kawasan Kema menjadi bagian yang menyiratkan bahwa perlakuan kebijakan pemerintah Hindia Belanda terhadap perdagangan maritim hampir sepenuhnya dikendalikan (Wigboldus, 1987; Moelsbergen, 1829:7-8; Pelras, 1996).

Peran para pelaut-peniaga diperkuat relasi, jejaring, dan komunitas niaga di Kema yang membawa pengaruh ideologi Islam. Meskipun pengaruh tersebut berkembang cukup pelan, namun mampu menjadi 'ancaman' bagi Spanyol dan Belanda yang membawa ajaran Katolik dan Protestan meskipun pada akhirnya, peran keduanya cukup besar di Minahasa. Meski demikian, Kema juga terbuka bagi para pedagang muslim, terutama Arab Melayu, Makassar, dan Jawa yang mengumpulkan komoditas beras (Buddingh, 1860: 30). Berdirinya perkampungan Arab di sisi timur Teluk Manado, tidak lepas dari keberadaan orang Arab di Kema melalui jaringan niaga (Graffland, 1989: 15).

Komoditas di daratan Minahasa menjadi penarik perhatian para pelaut-peniaga. Di Kema, para pelaut-peniaga mengumpulkan komoditas beras, kopi, dan kelapa yang dibeli atau dibarter dari penduduk pribumi. Terciptanya masyarakat muslim hidup berdampingan dengan proses dan poros kristenisasi *ala* Eropa. Masyarakat muslim Kema mampu mempertahankan satu pola yakni peran para pedagang Bugis-Makassar serta Sulu. Siklus aktivitas masyarakatnya konstan yang tidak terikat dengan kebijakan Belanda hingga pertengahan abad ke-19. Para pedagang pendatang silih berganti mengunjungi Kema hanya sebatas aktivitas ekonomi semata. Di sisi lain, jika mereka harus bermukim, tempat yang mereka diami berada di kawasan yang beresiko untuk dikunjungi, yakni dataran tinggi Pulau Kaburukan.

Pengaruh Islam di kawasan ini juga memiliki periodisasi yang berbeda,



hingga masyarakat muslimnya dapat bertahan sampai sekarang, dan tercatat terdapat satu kecamatan yang diisi oleh 90% mayoritas penduduk muslim. Pengaruh Islam pertama datang dari para pedagang Arab hingga awal abad ke-19. Kemudian pengaruh para pedagang Bugis-Makassar, Sulu, Balangingi, Jawa, dan Maluku sampai di abad ke-18 hingga memasuki awal abad ke-20. Terakhir adalah pengaruh para *exile* dari Sumatera dan Jawa. Berdasarkan tradisi lisan masyarakat muslim Kema, eksistensi mereka tidak lepas dari periode kedua dan ketiga yakni pengaruh Islam diperoleh dari para pendatang dan *exile* dari luar pulau lainnya.

### **C. Pengasingan dan Pertumbuhan Budaya Islam di Bandar Kema**

Bandar Kema semakin dikenal ketika terjadi pengasingan para tokoh berpengaruh di masa pergolakan Nusantara di pertengahan abad ke-19 M. Salah satu periode yang memengaruhi eksistensi Islam di daratan Minahasa hingga masa kini adalah keberadaan para tokoh pengasingan yang dikirim oleh pemerintah kolonial dari berbagai kawasan di Nusantara. Keberadaan para *exiles* muslim menjadi salah satu tonggak sejarah yang mampu menghidupkan kembali proses islamisasi di Minahasa, selain peran para pelaut-peniaga muslim yang datang secara silih berganti di Bandar Kema. Catatan literatur menunjukkan bahwa peran para tokoh pengasingan adalah bagian yang terintegrasi untuk mempertahankan eksistensi masyarakat muslim di daratan Minahasa hingga memasuki masa modern (Babcock, 1981: 12-15; Carey, 2011; Kembuan 2016). Babcock menilai bahwa dengan adanya tokoh pengasingan dari Jawa dan Sumatera ke Minahasa adalah bagian yang mempengaruhi proses sosial dan kultur masyarakat muslim di Minahasa (1981:76). Di sisi lain, peran dan kontribusi para tokoh pengasingan tersebut juga menumbuhkan kebiasaan masyarakat muslim pendatang dengan para penduduk lokal seperti yang dilakukan oleh Kiai Modjo dan para pengikutnya. Bahkan lebih jauh lagi, muncul golongan masyarakat baru yang dikenal sebagai 'golongan putih' yang harus berhadapan dengan dominasi Eropa (Carey, 2011), yang pada akhirnya menciptakan kultur masyarakat muslim-Minahasa pada masa sekarang (Kembuan, 2020: 176).

Pada awalnya peran dari tokoh pengasingan di Minahasa dianggap kurang ketika mereka tiba di Minahasa melalui Bandar Kema. Mereka mengalami keterbatasan ruang gerak akibat kontrol pemerintah kolonial yang mendominasi di Minahasa. Di sisi lain, kebijakan kolonial yang berusaha mengeksploitasi dan mendominasi arah kebijakan politik-ekonomi di Minahasa mengakibatkan para

*exile* yang baru tiba dipaksa untuk bekerja memenuhi kebutuhan pemerintah kolonial dalam produksi komoditas. Hal ini diperkuat ketika Kiai Modjo dipindahkan dari penjara Kema ke daerah pedalaman Minahasa untuk mengolah lahan baru untuk produksi komoditas beras. Beberapa tokoh *exile* lainnya juga dipaksa bekerja di perkebunan kelapa dan kopi untuk menutupi kekurangan produksi komoditas yang mengakibatkan kerugian bagi pemerintah kolonial. Akibat dari kebijakan tersebut, para tokoh yang dasingkan harus melakukan penyesuaian agar dapat bertahan di kawasan baru tersebut.

Tindakan yang dilakukan tersebut berimplikasi positif bagi kondisi sosial-keagamaan dan budaya masyarakat yang hidup di daerah pedalaman Minahasa. Pemerintah kolonial melaporkan bahwa peran para *exile* di daerah pedalaman Minahasa mampu mengubah pola pikir masyarakat lokal hingga membangun masyarakat komunal yang saling menguatkan satu sama lain. Pengaruh dari kelompok komunal tersebut berlaku pada berbagai aktivitas masyarakat, terutama pada pengolahan dan teknologi dalam memanfaatkan lahan (Marzuki, 2020b: 252-253).

Munculnya kelompok *exile* di Minahasa juga berperan pada kontribusi dan otoritas sosial-keagamaan di tengah masyarakat muslim. Proses perkawinan semacam ini lebih banyak terjadi di abad ke-19 ketika terjadi pengasingan terhadap beberapa ulama besar dari Sumatera dan Jawa. Dalam perkembangannya, amalgamasi terjadi antara penduduk pribumi dengan para pendatang dari daerah lain. Berdasarkan tradisi lisan masyarakat muslim di Kema diceritakan bahwa pengasingan Pangeran Diponegoro, Kiai Modjo, dan beberapa ulama lainnya menciptakan satu keturunan muslim yang tersebar di kawasan Manado (Carey, 2008, Carey, 2011: 638). Beberapa perempuan Minahasa dilaporkan menikah dengan para pendatang muslim dari golongan *exiles* dan menjadi mualaf. Babcock (1981) memperkuat bahwa terbentuknya masyarakat muslim di Tondano, termasuk Manado, adalah hasil dari perkawinan campuran para pendatang muslim dari kawasan lain di Nusantara. Salah satu implikasi positif yang dapat ditemukan di awal abad ke-20 adalah terjadinya kawin-campur, amalgamasi, menjadi titik balik penguatan muslim-Minahasa yang kemudian berimplikasi pada kebudayaan Islam-Minahasa dan menjadi salah satu identitas dan entitas masyarakat muslim Minahasa. Di Kema, peran para *exile* dapat ditemukan dari beberapa macam tradisi Islam, seperti pagelaran rebana yang memperkuat konstruksi dan relasi sosial

masyarakat.

Munculnya masyarakat Jawa-Tondano adalah salah satu bukti kuat pengaruh sosial, budaya, dan ideologi yang berkembang dari Bandar Kema. Kemunculan masyarakat Jawa-Tondano menyiratkan adanya proses akulturasi dan asimilasi budaya Jawa dan Tondano seperti dalam salah satu tradisi yang dikenal dengan nama *hadroh* dan *ambengan*. Pengaruh budaya dalam segi bahasa juga berpengaruh pada masyarakat muslim di sekitar Bandar Kema dan Jawa-Tondano seperti penyebutan kata *sega/sego*, *ingkung*, dan *sholawat Jowo* yang menandai bahwa terjadi dialektika budaya lokal dan Islam di tengah masyarakat Kema dan Jawa-Tondano.

Pengetahuan dan teknologi juga memengaruhi kebudayaan masyarakat muslim di Bandar Kema, meskipun unsur-unsur Islami yang ditemukan berupa ukiran dan arsitektur dalam bangunan rumah tinggal masyarakat di Kema. Salah satu masjid yang dibangun di Kema mengikuti gaya masjid-masjid Nusantara pada umumnya. Bahkan masjid yang berada di Kampung Jawa-Tondano mengikuti arsitektur Jawa-Islam dengan bentuk limasan. Penataan perkampungan di Kema juga mengikuti tradisi masyarakat muslim pesisir. Pada umumnya, perkampungan tersebut berdekatan dengan masjid, pasar, dan lembaga pemerintah. Hal ini untuk memudahkan kontrol penduduk antara muslim dan nonmuslim yang hidup secara berdampingan.

#### **D. Pengaruh Islamisasi dan Dominasi Eropa di Kema**

Islamisasi di Bandar Kema mengalami pasang surut dalam proses dan dinamikanya hingga abad ke-20. Jaringan islamisasi melalui aktivitas pelayaran dan perniagaan berlangsung singkat di Bandar Kema yang disebabkan oleh dominasi Eropa melalui kebijakan ekonomi-politiknya. Munculnya kelompok masyarakat muslim yang menetap di kawasan Bandar Kema adalah salah satu bukti mengenai pengaruh islamisasi pada abad ke-17 hingga pertengahan abad ke-18 yang ditandai dengan jaringan pelaut-peniaga muslim di Nusantara (Ichsan Azis, 2019: 3-5). Pada masa tersebut, kekuatan dan jaringan islamisasi dapat dikatakan lemah karena tidak adanya tokoh yang memiliki otoritas dalam memperkuat posisi dan eksistensi Islam, kecuali jaringan pedagang. Di sisi lain, tidak adanya sosok patron yang dianggap berpengaruh sebagai representasi Islam hingga pengaruh dan dominasi kolonial mampu bertahan di Minahasa sejak abad ke-17.

Bandar Kema yang dikenal sejak abad ke-17 hanya menjadi kawasan

persinggahan bagi para pelaut-peniaga dan mengenalkan ideologi Islam kepada penduduk lokal dengan waktu yang singkat. Abdul Wahid, penyebar Islam di Belang dan Kema, dapat dikatakan kurang mampu mempertahankan pengaruh islamisasi di Minahasa dan Kema karena kebijakan ekonomi-politik pemerintah Eropa. Di sisi lain, kekuatan lokal yang ada di daratan Minahasa justru menjadi sekutu bagi Eropa hingga mengakibatkan melemahnya pengaruh ideologi Islam dan menguatkan ideologi Kristen di Minahasa pada umumnya.

Kelompok muslim yang berdiam di Kema sejak abad ke-18 adalah kalangan para pedagang dari Bugis, Ternate, Makasar, and Gorontalo dan juga Arab. Mereka membangun pemukiman sementara yang akan dikunjungi setiap melakukan perjalanan ke Maluku. Sistem ini dikenal dengan proses *medaseng* di abad ke-17 hingga memperkuat aktivitas migrasi para pelaut-peniaga muslim di Kema sampai awal abad ke-20. Kema yang telah menjadi bandar niaga pada abad ke-19 semakin dikenal sebagai kawasan aman untuk para pelaut-peniaga di masa angin barat dan selatan. Di masa kolonial, Kema dikenal sebagai daerah kawasan *Letter B* dalam pembangunan kota kolonial yang sekarang dikenal sebagai Kema II (Marzuki, 2020a, pp. 252–253).

Meski tidak ada tahun pasti dalam penyebaran Islam di Kema, namun beberapa data artefak dan dokumen lain memperkuat pengaruh Islam berkembang di tengah dominasi kolonial. Di salah satu kubur Islam yang terletak di kampung Kema terdapat sebuah kubur yang bertarikh 1905 M dari salah seorang keturunan bangsawan Bugis. Sebuah manuskrip Al Qur'an ditemukan yang bertarikh 1219 H yang dikoleksi oleh salah seorang penduduk di Kema.



**Gambar 2:** Nisan dan Manuskrip Al Qur'an

*Sumber: Koleksi Penulis, 2017*

Pengaruh islamisasi di Bandar Kema baru dapat dikatakan eksis ketika tokoh-tokoh muslim dari Jawa dan Sumatera, seperti Pangeran Diponegoro dan

Kiai Modjo beserta para pengikutnya diasingkan ke Minahasa, melalui Bandar Kema. Imam Bonjol dan Sayyid Abdullah Assegaf yang merupakan tokoh pengasingan dari Sumatera juga menjadi tokoh yang berpengaruh dalam perkembangan Islam di berbagai kawasan di Minahasa. Tokoh-tokoh pengasingan lainnya seperti K.H. Arsyad Thawil, K.H. Ahmad Rifa'i adalah tokoh yang mempertahankan eksistensi Islam hingga abad ke-20 di Minahasa. Peran dan kontribusi para tokoh tersebut tidak hanya melakukan aktivitas politik semata di Minahasa namun juga mengajarkan ideologi dan budaya Islam bagi penduduk lokal.

Peran pedagang muslim di Kema berangsur-angsur membaik di awal abad ke-20 melalui jaringan pengumpulan dan penyuplai komoditas kopi dan kelapa yang dibawa ke Singapura-Manado-Ambon sampai pada tahun 1914 M yang dilakukan oleh orang-orang Arab di Manado dan Kema. Hal tersebut terbukti ketika dalam sebuah surat kabar memberitakan mengenai suplai kopi yang dibawa dari Manado dan Kema menggunakan kapal pemerintah kolonial (Java Bode Courrant, 21 Desember 1871: 3; Soerabaisch Handelblad, 19 November 1879: 2).

Meskipun islamisasi di Kema dapat dikatakan eksis, namun terdapat beberapa faktor yang memengaruhi proses dan pertumbuhan islamisasi di kawasan tersebut. Salah satu kendala yang memengaruhi ketidakstabilan proses islamisasi di Kema dan Minahasa adalah peran penguasa lokal yang memihak terhadap Belanda sehingga mengakibatkan munculnya kebijakan terhadap masyarakat muslim. Dengan masuknya kekuatan Eropa, terutama Belanda, terjadi perubahan yang fundamental di Manado dan Kema, khususnya pada perkembangan ideologi keislaman dan sistem monopoli perdagangan.

### **III. PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Posisi bandar Kema yang strategis menjadikan kawasan ini berperan dalam proses perkembangan Islam di daratan Minahasa. Peran bandar Kema pada abad ke-19 menjadi *feeder point* dan *collecting centre* untuk berbagai kawasan di daratan Minahasa dan sekitarnya. Proses tersebut memperkuat dialektika antara ideologi, ekonomi, dan masyarakat di Kema. Tokoh muslim seperti Abdul Wahid, Al-Said bin Zen bin Alwi Zenalds dan Al-Said Zen bin Zenaldus, Kiai Modjo dan Pangeran Diponegoro, hingga K.H. Arsyad Thawil memperkuat proses islamisasi di Kema dan Minahasa secara umum.

Di daratan Minahasa, Bandar Kema menjadi ruang terbuka dalam proses penguatan ideologi, termasuk Islam, budaya, dan masyarakatnya. Secara keseluruhan peran Kema untuk mempertahankan eksistensi Islam dapat dianggap kurang berhasil. Kurangnya tokoh sentral yang memiliki peran dan otoritas keagamaan dalam proses islamisasi di masa awal yang mengakibatkan kurang kuatnya proses islamisasi dan diganti dengan penyebaran ideologi lainnya. Selanjutnya, kondisi masyarakat muslim yang belum mapan mudah untuk dipengaruhi akibat dari praktik ekonomi-maritim yang mengharuskan masyarakat muslim untuk selalu berpindah tempat. Faktor lain yang melemahkan peran Kema dalam mengintegrasikan islamisasi adalah dominasi kolonial atas masyarakat lokal dan pendatang melalui kebijakan sepihak yang mengakibatkan keterbatasan ruang gerak para penyebar agama Islam di Kema dan Minahasa.

## **B. Saran**

Kajian mengenai bandar Kema, termasuk Minahasa, masih perlu dilakukan untuk menunjukkan konektivitas, integritas, dan relasi masyarakat dalam pembentukan karakter ke-Indonesia-an. Secara akademik, pemerintah perlu melakukan pendalaman kajian mengenai jaringan maritim di Sulawesi Utara, terutama yang berkaitan dengan tema “Jalur Rempah”. Di sisi lain, Kema dapat menjadi bagian dari wisata sejarah pergerakan para tokoh Nusantara, dan wisata bahari yang menunjukkan relasi sosial dan teknologi tradisional yang masih dipertahankan hingga masa kini. Secara pragmatis, perlu perhatian khusus untuk mempertahankan ciri khas Kema sebagai jaringan dalam perniagaan laut di masa kini. Kema menjadi pelabuhan rakyat yang kemudian menjadi bagian dari aktivitas mata pencaharian masyarakat di masa kini yang perlu perhatian lebih dari pemerintah setempat dan pusat.

## **DAFTAR PUSTAKA**

ANRI: November 1904 Gst AG. 588/05. 1904

National Archief VOC, inv. 1.04.02, inv. 8163.

National Archief VOC 1.04.02, inv. 3957.

*Java Bode Courrant*, 21 Desember 1871

Soerabaisch Handelblad, 19 November 1879.

Asba, A. R., Evita, A. L., Rahman, F., & Nur, N. (2020). The globalizing of copra

and coconut oil industry of Makassar before the second world war. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 575(1).  
<https://doi.org/10.1088/1755-1315/575/1/012094>

- Asnan, G. (2020). Transportation on the west coast of Sumatra in the nineteenth century. *Bijdragen Tot de Taal-, Land- En Volkenkunde / Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast Asia*, 158(4).  
<https://doi.org/10.1163/22134379-90003764>
- Azis, M. Nur Ichsan. (2013). Ekonomi Maritim Kesultanan Makasar Abad XVII M. *THAQAFIYYAT: Jurnal Bahasa, Peradaban dan ...*, 14(2).
- Azis, Muhammad Nur Ichsan. (2020). Diaspora dan Pembentukan Identitas Etnis Arab di Kota Manado. *Handep: Jurnal Sejarah dan Budaya*, 4(1).  
<https://doi.org/10.33652/handep.v4i1.107>
- Azis, Muhammad Nur Ichsan, Badriza, K., Aziz, A., Siddik, S., & Wiratri, A. (2022). Arab-Manado: Jejaring, Kapitalisme dan Identitas di Awal Abad XX. *Jurnal Lektur Keagamaan*, 20(1).  
<https://doi.org/10.31291/jlka.v20i1.1015>
- Azra, A. (2014). Islam di “Negeri Bawah Angin” dalam Masa Perdagangan. *Studia Islamika*, 3(2). <https://doi.org/10.15408/sdi.v3i2.811>
- Babcock, T. (1981). Muslim Minahasans with Roots in Java: The People of Kampung Jawa Tondano. *Indonesia*, 32. <https://doi.org/10.2307/3350856>
- Carey, P. B. R. (2008). The Power of Prophecy: Prince Dipanagara and the End of an Old Order in Java, 1785-1855. In *The Power of Prophecy*.
- David Henley: Fertility, Food and Fever. Population, Economy and Environment in North and Central Sulawesi, 1600-1930. (2006). *Internationales Asienforum*, 37(1-2). <https://doi.org/10.11588/iaf.2006.37.354>
- Hall, K. R. (2019a). Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia. In *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*.  
<https://doi.org/10.2307/j.ctv9zckps>
- Hall, K. R. (2019b). Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia. In *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. University of Hawaii Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv9zckps>
- Hasanuddin, N. (2018). Banggai in Shipping and Trading in the Eastern Region of Sulawesi in the 19th Century. *Kapata Arkeologi*, 14(1).  
<https://doi.org/10.24832/kapata.v14i1.465>
- Ho, E. (2006). The graves of Tarim: Genealogy and Mobility Across the Indian Ocean. In *The Graves of Tarim: Genealogy and Mobility Across the Indian Ocean*. <https://doi.org/10.1355/sj24-2j>
- Ichsan Azis, M. N. (2019). Islamisasi di Kawasan Laut Sulawesi pada Abad Ke-19. *Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya*, 5(1).  
<https://doi.org/10.36424/jpsb.v5i1.14>

- Kembuan, R. A. C. (2020). Sejarah Kampung Pondol dan Komunitas Eksil muslim di Kota Manado. *Aqlam: Journal of Islam and Plurality*, 5(2).  
<https://doi.org/10.30984/ajip.v5i2.1370>
- Kuntowijoyo. (2013). Pengantar Ilmu Sejarah. *Jurnal Ilmu Sejarah dan Kebudayaan*.
- Laffan, M. F. (2005). The Origins of Islamic Reformism in Southeast Asia: Networks of Malay-Indonesian and Middle Eastern “Ulamā” in the Seventeenth and Eighteenth Centuries. By Azyumardi Azra. Asian Studies Association of Australia Publication Series. Crows Nest, NSW: Allen and Unwin; Honolulu: University of Hawai’i Press, 2004. xi, 254 pp. \$45.00 (cloth). A\$35.00 (paper). *The Journal of Asian Studies*, 64(2).  
<https://doi.org/10.1017/s0021911805001373>
- Marzuki, I. W. (2018). Rise and Fall of Kema Port in Sulawesi Sea Trade Routes During Colonial Period: Based on Infrastructure Data. *Kapata Arkeologi*, 14(1). <https://doi.org/10.24832/kapata.v14i1.475>
- Marzuki, I. W. (2020a). Archaeological Study of Islamic History in Minahasa. *ADDIN*, 14(2). <https://doi.org/10.21043/addin.v14i2.3624>
- Marzuki, I. W. (2020b). Pengaruh Kebudayaan Islam di Minahasa Masa Kolonial: Berdasarkan Tinggalan Arkeologi. *Forum Arkeologi*, 33(1).  
<https://doi.org/10.24832/fa.v33i1.599>
- Padt-Brugge, R. (2013). Beschrijving der Zeden en Gewoonten van de Bewoners der Minahassa. *Bijdragen Tot de Taal-, Land- En Volkenkunde*, 13(1).  
<https://doi.org/10.1163/22134379-90000917>
- Pelras, C. (1996). The Bugis; The Peoples of South-East Asia and the Pacific. *Great Britain: Blakwell Publishers*, 53(9).
- Poelinggomang, E. L. (2016). Makassar Abad XIX. In *Makassar Abad XIX*.
- Pradjoko, D. (2017). Perebutan Pulau dan Laut: Portugis, Belanda dan Kekuatan Pribumi di Laut Sawu Abad XVII-XIX. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 110(9).
- Rusli, A. Bin. (2020). Syekh Mohammad Arsyad Thawil 1851-1934 : Perjumpaan Ulama Banten dengan Jemaat Kristen Minahasa. *Al-Qalam*, 26(1).  
<https://doi.org/10.31969/alq.v26i1.779>
- Sulistiyono, S. T. (2018). Paradigma Maritim dalam Membangun Indonesia: Belajar dari Sejarah. *Lembaran Sejarah*, 12(2). <https://doi.org/10.22146/lembaran-sejarah.33461>
- Wardhana, W. (2016). Poros Maritim: Dalam Kerangka Sejarah Maritim dan Ekonomi Pertahanan. *Masyarakat dan Budaya*, 18(3).
- Wigboldus, J. S. (1987). A History of the Minahasa c. 1615-1680. *Archipel*, 34(1).  
<https://doi.org/10.3406/arch.1987.2374>



Zuhdi, S. (2020). Budaya Bahari sebagai Modal Membangun Negara Maritim Indonesia. *Jurnal Maritim Indonesia (Indonesian ...)*, 8(2).

Zuhdi, Susanto. (2018). Shipping Routes and Spice Trade in Southeast Sulawesi in the 17th and 18th Century. *Journal of Maritime Studies and National Integration*, 2(1), 31. <https://doi.org/10.14710/jmsni.v2i1.3100>