

REGULASI HAJI INDONESIA DALAM TINJAUAN SEJARAH

Oleh: Zainal*

Abstract: *Beberapa aturan yang terbit terkait pengelolaan perjalanan haji sebelum berdirinya Negara Kesatuan Republik Indonesia ini merupakan sebuah kebutuhan untuk memberikan kenyamanan dalam perjalanan menuju Ka'batullah. Mulai dari system kerajaan, Kolonial hingga pemerintah Indonesia tetap saja pelaksanaan haji sudah menjadi perhatian khusus. Terlepas terkait dengan keuntungan ekonomi bagi pengelola seperti dari pihak kolonial, yang jelas perhatian mereka telah mempunyai andil dalam menata pengelola perjalanan Haji. Semenjak Indonesia merdeka, tetap saja perbaikan demi perbaikan terus berjalan berdasar UU, Keppres, dan Permenag dan segala macamnya. Pada intinya sejarah telah mencerminkan bahwa dinamika regulasi Haji terus berlangsung hingga menemukan kematangan.*

Kata Kunci: regulasi, haji, sejarah

PENDAHULUAN

Menunaikan ibadah haji adalah salah satu rukun Islam yang mesti ditunaikan oleh penganut agama Islam. Kewajiban tersebut bersamaan dengan kemampuan seorang muslim melaksanakan perjalanan ke tanah suci. Indikator mampu seseorang melaksanakan haji diukur dari sisi cukupnya perbekalan seseorang ke tanah suci maupun dari biaya perjalanan, biaya pelaksanaan haji, kesehatan dan biaya yang terkait dengan perlengkapan. Menurut ulama kelompok Ahlu Sunah Wal Jama'ah, menunaikan ibadah haji tidak boleh ditunda-tunda apabila saat orang tersebut telah memenuhi syarat untuk berangkat seperti penjelasan di atas, karena menunaikan ibadah haji wajib hukumnya bagi setiap kaum

muslimin apabila telah mampu melaksanakan perjalanan.

Berbeda dengan kewajiban-kewajiban syari'at lainnya, menunaikan ibadah haji boleh dikatakan merupakan kewajiban yang terberat dalam Islam. Orang yang melaksanakan haji ke tanah suci menghadapi resiko yang tidak kecil, mulai dari kesengsaraan diperjalanan (khusus jama'ah haji Indonesia, kesengsaraan itu sudah terasa jauh sebelum berangkat) hingga ancaman kematian akibat berdesak-desakan, dan terinjak-injak oleh sesama jama'ah saat melakukan ritual haji seperti pernah dialami beberapa tahun yang lalu akibat semrawutnya pelayanan haji yang diselenggarakan sang "Khadimul Haramain". Bahkan lagi-lagi kasus jama'ah haji Indonesia kelaparan, itu sekarang ketika semua

* Penulis adalah lektor dalam Mata Kuliah Sejarah Peradaban Islam IAIN Imam Bonjol Padang

sarana dan prasarana pelaksanaan haji sudah sangat modern.

Bagaimana dengan zaman dahulu, ratusan tahun lalu, saat pesawat terbang belum ada, bahkan kendaraan daratpun baru berupa kuda dan onta. Biasanya perjalanan menuju Makah dari daerah-daerah Nusantara membutuhkan waktu 2 hingga 6 bulan lamanya, karena perjalanan hanya dapat ditempuh dengan kapal layar. Bayangkan berapa banyak perbekalan berupa makanan dan pakaian yang harus dipersiapkan para jama'ah haji. Itu pun belum tentu aman, kafilah haji selalu harus waspada akan kemungkinan para bajak laut, dan perompak di sepanjang perjalanan, belum lagi ancaman topan, badai dan penyakit. Tidak jarang ada jama'ah haji Indonesia yang urung sampai di tanah suci karena kehabisan bekal atau terkena penyakit. Kebanyakan dari mereka tinggal di negara-negara tempat persinggahan kapal.

Karena beratnya menunaikan ibadah haji mudah dimengerti bila kaum muslimin yang telah berhasil menjalankan rukun Islam kelima ini kemudian mendapatkan kedudukan tersendiri dan begitu terhormat dalam masyarakat sekembalinya ke negeri asal. Mereka pun mendapat gelar "Haji" sebuah gelar yang umum disandang para hujjaj yang tinggal di negara-negara yang jauh dari Baitullah seperti Indonesia, Malaysia, tetapi gelar ini tidak populer di Negara-negara Arab yang dekat dengan tanah suci.

PEMBAHASAN

Regulasi Haji Indonesia Sebelum Penjajahan

Beberapa catatan sejarah mengungkapkan bahwa sebelum dijajah, Indonesia sudah memiliki aturan perjalanan haji yang diurus beberapa kerajaan yang terdiri dari beberapa kerajaan, di Jawa seperti Majapahit, Pajajaran dan Banten, di Sumatera seperti kesultanan Aceh dan kerajaan Sriwijaya di Palembang dan lain-lain. Masa-masa ini penyelenggaraan haji masih bersifat individu dan belum dikelola secara lembaga, karena waktu itu pemberangkatan jama'ah tidak sebanyak pada masa penjajahan dan masa berikhtunya. Hal ini di karenakan proses Islamisasi beberapa daerah sedang bergulir serta masih menekan aspek yang tidak mengeluarkan biaya yang tinggi seperti menunaikan haji.

Istana: Kekuatan Menunaikan Haji

Sulit membantah kalangan istana merupakan peletak dasar pengelolaan pemberangkatan haji sesuai dengan aturan seperti yang diungkap Prof Dadan Wildan (PR 17 Januari 2006) menyebutkan dalam naskah Carita Parahiyang dikisahkan bahwa pemeluk agama Islam yang pertama kali di tanah Sunda adalah Bratalegawa putra kedua prabu Pangandipara Marta Jayadewatabrata atau Sang Bunisora penguasa kerajaan Galuh (1357-1371). Ia menjadi raja menggantikan abangnya, Prabu Maharaja (1351-1357) yang gugur dalam perang Bubat yaitu perperangan antara Pajajaran dengan Majapahit. Ia dikenal dengan sebutan Haji Purwa (Atja. 1981: 47) Berdasarkan peng-

alaman tersebut, ia menyiapkan beberapa aturan yang dikenal dengan regulasi haji untuk menata pemberangkatan haji di kalangan istananya.

Naskah kuno selain *Carita Parahyang* yang mengisahkan orang-orang zaman dahulu yang telah berhasil menunaikan ibadah haji adalah *Carita Purwaka Caruban Nagari* dan naskah-naskah tradisi Cirebon seperti *Wawacan Sunan Gunung Jati*, *wawacan Walang Sungsang*, dan *Babad Cirebon*. Dalam naskah-naskah tersebut disebutkan adanya tokoh lainnya yang pernah menunaikan ibadah haji yaitu Raden Walang Sungsang bersama adiknya Rarasantang. Keduanya adalah putra Prabu Siliwangi, Raja Pajajaran, dan pernah berguru agama Islam kepada Syeikh Datuk Kahpi selama tiga tahun di Gunung Amparan Jati Cirebon. Setelah cukup berguru ilmu agama Islam, atas saran Datuk Kahpi, Walang Sungsang bersama adiknya Rarasantang berangkat ke Mekah-diduga antara tahun 1446-1447 atau satu abad setelah Bratalegawa- untuk menunaikan ibadah haji dan menambah ilmu agama Islam. Dalam perjalanan ibadah haji, Rarasantang dinikahi oleh Syarif Abdullah, Sultan Mesir dan Dinasti Fatimiyah dan berputra dua orang yaitu Syarif Hidayatullah (1448) dan Syarif Arifin (1450). Sebagai seorang haji, Walang Sungsang kemudian berganti nama menjadi Haji Abdullah Iman, sedangkan adiknya Rarasantang juga berganti nama menjadi Hajjah Syarifah Mudaim.

Sementara itu dari kesultanan Banten, jama'ah haji yang dikirim pertama kali adalah utusan Sultan

Ageng Tirtayasa. Ketika itu Sultan Ageng Tirtayasa berkeinginan memajukan negerinya baik dalam bidang politik diplomasi maupun di bidang pelayaran dan perdagangan dengan bangsa-bangsa lain. (Tjandra Sasmita, 1995: 11) Pada tahun 1671 sebelum mengirim utusan ke Inggris, Sultan Ageng Tirtayasa mengirim putranya, Sultan Abdul Kahar, ke Mekah untuk menemui Sultan Mekah sambil menunaikan ibadah haji, lalu melanjutkan perjalanan ke Turki. Karena kunjungannya ke Mekah dan menunaikan ibadah haji, Abdul Kahar kemudian dikenal dengan sebutan Sultan Haji.

Berdasarkan penjelasan di atas diketahui, bahwa istana memiliki peranan penting dalam pengelolaan pemberangkatan haji, sekaligus menunjukkan kehadiran tatakelola haji diawali dari kalangan elit yang memiliki kebutuhan kenyamanan serta keamanan perjalanan. Demikian beberapa catatan tentang kaum muslimin nusantara zaman dahulu yang telah berhasil menunaikan ibadah haji. Dari kisah-kisah tersebut nampaknya ibadah haji merupakan ibadah yang hanya terjangkau kaum elit, yaitu kalangan istana atau keluarga kerajaan. Hal ini menunjukkan pada zaman itu, perjalanan untuk melaksanakan ibadah haji memerlukan biaya yang sangat besar. Namun demikian, tidak tertutup kemungkinan adanya masyarakat kalangan bawah yang juga telah berhasil menunaikan ibadah haji, namun tidak tercatat dalam sejarah. Gelar "Haji" memang pantas bagi mereka.

Rute Perjalanan Haji Asal Nusantara

Menurut naskah sejarah Banten diceritakan suatu ketika Sultan Banten beniat mengirimkan utusannya kepada Sultan Mekah, utusan itu dipimpin oleh Lebe Panji, Tisnajaya, dan wangsaraja. Perjalanan haji saat itu harus dilakukan dengan perahu layar yang sangat bergantung pada musim. Biasanya para musafir menumpang pada kapal dagang sehingga terpaksa sering pindah kapal. Perjalanan itu membawa mereka melalui berbagai pelabuhan di Nusantara. Dari Tanah Jawa terlebih dahulu harus menuju Aceh atau Serambi Mekah, pelabuhan terakhir di nusantara yang menuju Mekah. Di sana mereka menunggu kapal ke India untuk ke Hadramaut, Yaman, atau langsung ke Jeddah. Perjalanan ini bias makan waktu enam bulan atau lebih. Di perjalanan, para musafir berhadapan dengan berbagai macam bahaya, musafir yang sampai ke tanah Arab pun belum tentu aman. Pada masa awal perjalanan haji, tidak mengherankan apabila calon jama'ah haji dilepas kepergiannya dengan derai air mata; karena khawatir mereka tidak akan kembali lagi.

Pada abad 17 dan 18, Azyumardi Azra mengungkapkan bahwa terdapat jama'ah haji Indonesia (nusantara). (Umat Islam) yang menunaikan ibadah haji. Hal ini tidak terlepas dari hubungan pelayaran yang terjalin antara masyarakat kepulauan nusantara dan pedagang dari jazirah Arab. Umumnya pelayaran itu dilakukan melalui Selat Malaka, Samudra Pasai, dan Pidie. Wilayah ini sudah terkenal

sejak dahulu kala sebagai pusat perdagangan internasional. Masih menurut Azra, pada permulaan abad 16 telah dijumpai pribumi nusantara di Mekah yang kemungkinan besar adalah pedagang yang datang dengan kapalnya.

Motivasi Menunaikan Ibadah Haji

Pada tahun 1630 an, raja Banten dan raja Mataram, yang saling bersaing mengirim utusan ke Mekah untuk antara lain; mencari pengakuan dari sana dan meminta gelar sultan, karena raja beranggapan bahwa gelar yang diperoleh dari Mekah akan memberi sokongan supranatural terhadap kekuasaan mereka, sebetulnya di Mekah tidak ada lembaga instansi yang pernah member gelar kepada penguasa lain. Para raja jawa tadi beranggapan bahwa syarif Besar yang menguasai Harmain (Mekah dan Madinah) saja memiliki wibawa spiritual atas seluruh Dar-al Islam.

Rombongan dari utusan Banten pulang pada tahun 1638 (sedang yang dari Mataram sampai baru sampai pada tahun 1641). Selain gelar sultan mereka membawa berbagai hadiah dari syarif Besar kepada sang raja, antara lain suatu potongan dari kiswah, kain hitam yang menutup ka'bah dan setiap tahun diperbaharui-yang tentu saja dianggap jimat yang sangat mangkus.

Beberapa puluh tahun kemudian, pada tahun 1674, untuk pertama kalinya seorang pengeran jawa juga naik haji, ia adalah putra sultan Agung Tirtayasa (Banten) Abdul

Kahar, yang belakangan dikenal sebagai sultan haji. Rangkaian amalan ibadah haji yang dilakukan adalah: Thawaf ke Baitullah, diiringi bacaan doa, mencium pada hajrul Aswad, ziarah pada segala Syaikh, kemudian ziarah kepada nabiyul Khidir, pergi ke Madinah.

Regulasi Haji Masa Penjajahan Belanda

Diantara seluruh jama'ah haji nusantara selama satu setengah abad terakhir merupakan proporsi yang sangat menonjol pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 jumlah mereka berkisar antara 10 dan 20 persen dari seluruh jama'ah haji asing, walaupun mereka datang dari wilayah yang lebih jauh daripada yang lain. Malah pada dasawarsa 1920-an sekitar 40 persen dari seluruh haji berasal dari Indonesia:

1. Orang Indonesia yang tinggal bertahun-tahun atau menetap di Mekah pada zaman itu juga mencapai jumlah yang cukup berarti di antara semua bangsa yang berada di Mekah, orang jawah (Asia Tenggara) merupakan salah satu kelompok terbesar di sana.
2. Sekurang-kurangnya sejak tahun 1860, bahasa melayu merupakan bahasa kedua di Mekah, setelah bahasa Arab. Kita dapat mempunyai data statistik mengenai jumlah haji Indonesia abad-abad sebelumnya. Sebelum munculnya kapal api jumlah mereka pasti lebih sedikit, karena perjalanan dengan kapal layar cukup berbahaya dan makan waktu lama sekali. Namun bagi umat Islam

Indonesia, ibadah haji sejak lama mempunyai peranan penting. Ada kesan bahwa orang Indonesia lebih mementing ibadah haji daripada banyak bangsa lain, dan bahwa penghargaan masyarakat terhadap para haji memang lebih tinggi. Keadaan ini mungkin dapat dikaitkan dengan budaya tradisional Asia Tenggara.

Belanda mencatat bahwa banyak orang telah berangkat ke Mekah tidak kembali lagi, antara lain tahun 1853 dan 1858. Jama'ah haji yang pulang dari Mekah ke Hindia Belanda tidak sampai separoh dari jumlah orang yang telah berangkat naik haji. Kesan sementara pejabat pemerintah Belanda, bahwa selebihnya meninggal diperjalanan atau dijual sebagai budak Sangat berlebihan, tapi perjalanan memang makan banyak korban, Abdullah sendiri meninggal dunia beberapa hari setelah mencapai Mekah, sehingga tidak dapat menyelesaikan bukunya yang terakhir ini. Sekitar tahun 1930 an, ketika keadaan kesehatan sudah lebih baik daripada abad sebelumnya. Setiap tahun sekitar 10% dari jama'ah haji Indonesia meninggal dunia selama mereka di tanah suci. Pada tahun 1931 Van Der Plas (yang pernah menjabat konsul Belanda di Jeddah) menulis bahwa sekurang-kurangnya 10.000 jiwa (bandingkan dengan jumlah jama'ah haji yang waktu itu berkisar sekitar 30.000).

Pada tahun 1869 terusan Suez dibuka dan jumlah kapal api yang berlayar dari Jawa atau Singapura lewat terusan ini, dengan mendarat di Jeddah, naik cepat. Dengan

demikian perjalanan dari nusantara ke Mekah sangat dipermudah dan dipercepat. Tiga maskapai perkapalan Belanda (disebut "Kongsi Tiga") bersaing dengan maskapai Inggris (dan Arab Singapura) untuk mengangkut jama'ah haji yang sebesar mungkin. Mereka membayar komisi kepada para Syekh haji di Arab dan kepada calo di nusantara untuk setiap penumpang yang diantarkan. Pejabat Hindia Belanda yang membatasi jama'ah haji karena mereka takut pengaruh "Fanatisme" agama, mengalahkannya terhadap kepentingan ekonomi maskapai perkapalan ini. Maskapai-maskapai ini tentu saja tidak mengutamakan kesejahteraan jama'ah haji; kapal diisi terlalu penuh dan kondisi makanan dan kesehatan kadang-kadang payah sekali. Snouck Hurgronje berulang

kali mengeluh kepada pemerintah mengenai situasi ini. Salah satunya kasus yang disebutkan adalah kapal "Gelder Land", yang pada tahun 1890 (ketika wabah kolera melanda Mekah) membawa tidak kurang dari 700 orang Jedah ke Batavia tanpa akomodasi memadai. Dari mereka 32 orang meninggal diperjalanan, jumlah mereka pasti akan lebih banyak kalau konsul Belanda di Jedah tidak memaksa kapten kapal agar membawa seorang dokter.

Kenaikan jumlah haji dalam table berikut: Dari catatan konsul asing di Jedah kita juga tau perkiraan jumlah haji yang datang lewat laut dari Negara lain (India, Mesir, Turki, dsb) ternyata orang Indonesia merupakan porsi yang cukup tinggi.

No	Tahun	Persen	Jumlah Haji Indonesia	Jumlah haji yang mendarat di Jedah
1	1853		1.100	
2	1858		3.700	
3	1873	13 %	3.900	30.000
4	1878	15 %	4.600	30.000
5	1882-3	19 %	5.300	27.000
6	1887-8	9 %	4.300	50.000
7	1892-3	9 %	8.100	90.000
8	1897-8	20 %	7.900	38.000
9	1902-3	17 %	5.700	34.000
10	1907-3	10 %	9.300	91.000
11	1911-2	22 %	18.400	83.000
12	1916-7	-	70	8.500
13	1920-1	47 %	28.000	61.000
14	1925-6	6 %	3.500	58.000
15	1930-1	42 %	17.000	40.000
16	1935-6	12 %	4.000	34.000
17				
18				

Pada masa penjajahan dan pemerintahan Hindia Belanda, penyelenggaraan haji lebih berkonotasi ekonomi dan jauh dari tanggung jawab pemerintah sebagai pelayan masyarakat. Hindia Belanda membiarkan perhajian Indonesia dalam kondisi kurang dan tidak terjamin baik pelayanan maupun ketertiban dalam perjalanannya. Tindakan ini dilakukan agar umat Islam enggan menunaikan ibadah haji. Diwujudkan dalam bentuk pemeriksaan-pemeriksaan oleh maskapai pelayaran Belanda yang tergabung dalam Kongsi Tiga dan broker-brokernya yang terdiri dari orang-orang pribumi sendiri, penipuan-penipuan para tengkulak haji dan Badal Syekh serta pemerasan secara legal. Semuanya memperoleh perlindungan pemerintahan Hindia Belanda. Pemerintah colonial dengan kaki tangannya menjadikan urusan haji untuk memperoleh penghasilan (obyek mencari keuntungan materil) dan pemerasan yang sangat empuk. Sikap Hindia Belanda sangat mengecewakan, menghinakan dan menyinggung perasaan umat Islam Indonesia.

Pemerasan, penderitaan karena dipersulit dan penilaian negatif tidak hanya datang dari Hindia Belanda tetapi juga pandangan bangsa Arab terhadap calon jama'ah haji Indonesia, dianggap lebih buruk atau lebih rendah dibandingkan jamaah haji Negara lain dan dijadikan sebagai obyek mencari keuntungan materi. Hanya saja secara resmi tidak dipastikan sebagai obyek mencari keuntungan merupakan kebijakan pemerintahan Hijaz, dan atau pihak swasta yang terorganisir dan per-

organ yang mendapat izin pemerintah Hijaz (legal). Yang jelas haji digambarkan sebagai obyek mencari keuntungan materil.

Berbagai perlakuan dan kondisi yang diciptakan Hindia Belanda sama sekali tidak memperhatikan aspirasi umat Islam untuk perbaikan perjalanan haji ini ditanggapi umat Islam dengan rasa tidak puas dan penuh kekecewaan. Dan karena perlakuan Hindia Belanda ini maka tercetuslah ide-ide perbaikan perjalanan haji yang dimulai dari seorang tokoh "*herfarmer*" KH. Ahmad Dahlan (1868-1923) melalui organisasi yang didirikannya pada tahun 1912 yakni Persyarikatan Muhammadiyah yaitu adanya Bagian Penolong Haji yang diketuai oleh KH. M. Sudrajat. Usaha Muhammadiyah bagian penolong haji ini nanti menjadi perintis pertama pembinaan urusan haji (kini merupakan satu direktorat pada Ditjen Bimas Islam dan urusan Haji). Muhammadiyah bagian penolong haji ini berupaya menyelenggarakan kursus-kursus, penerangan dan pengajian bagi mereka yang akan melaksanakan haji secara non profit dan menjadikan dirinya sebagai perantara antara pihak maskapai pelayaran dengan calon jama'ah haji.

Kepada maskapai pelayaran diperjuangkan memberikan pelayanan yang lebih baik kepada penumpang yang akan melaksanakan ibadah haji, baik perbaikan ruangan kapal maupun konsumsinya. Dan kepada calon jama'ah haji dianjurkan hanya membawa barang yang tidak menyulitkan dalam perjalanan, di atas kapal dan dianjurkan selama di Mekah menjaga diri dengan perlakuan

an yang tidak benar serta betul-betul mentaati ajaran agama. Usaha perbaikan pelayaran Muhammadiyah bagian penolong jama'ah haji ini tidak memperoleh hasil yang menyolok. Dari pihak maskapai pelayaran tidak ada sambutan baik atau goodwill. Tetapi dari kalangan Muhammadiyah yang menunaikan ibadah haji nampaknya ada kemajuan dalam persiapan mental dan pengetahuan agamanya.

Secara resmi tuntutan dan aspirasi perbaikan perjalanan haji Indonesia tertampung dan mulai 1921. Dan seorang tokoh agama KH. Achmad Dahlan dituangkan dengan menuntut Kongsi Tiga, supaya mengadakan perbaikan-perbaikan, penertiban pelayaran di atas kapal yang kemudian tahun 1922 Volksraad mengadakan perubahan-perubahan pada *Pilgrims Ordinantie* dan mulai diadakan peninjauan ke Mekah untuk mempelajari soal-soal yang menyangkut perjalanan haji. Wadah gagasan perbaikan, penertiban haji ini diwujudkan pertama kali dalam badan yang disebut penolong haji (PH) di bawah pimpinan KH. Achmad Dahlan. Beliau tertegun melihat betapa nista dan hinanya orang yang hendak menunaikan ibadah agamanya. Keadaan calon dan aspiran haji tidak berbeda dengan "Kuli Deli (Werek)" yang terkenal pada saat itu. Keberangkatan dari kampong halaman sampai di kota pelabuhan terutama, semata-mata berada di bawah perlindungan tangan *Syekh* atau *Badalnya*, yang umumnya bernafaskan materialistis dari pada memberikan tuntutan yang wajar terhadap sesama manusia yang khusus akan menghadap Tuhannya.

Namun demikian, bagi umat Islam Indonesia apapun hambatan dan rintangan yang diciptakan oleh Hindia Belanda tidak mematahkan semangat mereka memperbaiki perjalanan haji ini. Bahkan usaha perbaikan perjalanan haji ini kemudian mendapat respon dan simpati masyarakat secara luas. Secara kongkrit usaha perbaikan perjalanan haji melalui penyelidikan Bagian Penolong Haji tahun 1922 *Hoofd Bestuur* Muhammadiyah KH. A. Dahlan mengutus KH. M. Sudrajat dan M. Wirjopertomo ke tanah suci guna melakukan penyelidikan yang lebih sempurna tentang pengurusan dan pelayanan terhadap calon jamaah haji selama perjalanan dan di Arab Saudi. Demikian juga usaha-usaha dan kunjungan bersifat politis ditempuh. Usaha penyelidikan perbaikan perjalanan haji dari bagian Penolong Haji ini ditemukan bahwa pihak Hindia Belanda bersifat *ambivalent* karena dalam rangka politik Islamnya disatu pihak berusaha mengambil hati umat Islam dan dipihak lain menindak tegas setiap usaha-usaha yang menentang Hindia Belanda. Dan sifat *ambivalent* ini juga sehingga tahun 1922 Volksraad mengadakan perubahan bahan dalam ordonansi 1922 diantaranya menyebutkan bahwa bangsa pribumi (Indonesia) dapat mengusahakan pengangkutan calon haji. Walaupun sifat dan kebijakan Hindia Belanda *ambivalent* disambut baik oleh bangsa Indonesia dengan menunjuk KH. M. Sudrajat dan M. Wirjopertomo mengkhususkan kegiatan terlaksananya perjuangan perbaikan urusan haji, maka dengan di sponsori oleh H. Oemar Syahid Tjokrominoto, H. Agus Salim dan

KH. M. Sudrajat tahun 1923 dibentuk organisasi Haji Hindia Timur. Dan sebagai realisasi Pilgrims Ordonantie 1922 R.A.A. Djojodiningrat, R. Muljadi, H. Agus Salim dan KH. M. Sudrajat berusaha mengorganisasi pengangkutan haji sendiri tetapi mendapatkan rintangan Maskapai Pelayaran Belanda pihak Hindia Belanda sendiri.

Prolog sejarah penyelenggaraan urusan haji yang sudah dirintis berdasarkan fakta-fakta yang ada waktu itu dilanjutkan oleh tokoh umat Islam berjalan hanya beberapa tahun kemudian, dan selanjutnya memutuskan suatu badan yang diberi nama P.H. Singkatan dari Penolong Haji, berpusat di kota Yogyakarta. Dari badan "Penolong Haji" ini tahun 1935 terbentuk sebuah badan yakni "Comitee Perbaikan Perjalanan Haji Indonesia" yang anggotanya terdiri dari para ulama dan golongan cerdik pandai. Dengan terbentuknya badan ini diharapkan dapat membeli kapal sendiri. Dan untuk mewujudkan rencana ini lahirlah suatu Perseroan Terbatas dalam bidang pelayaran yaitu *N.V. Indonesische Scheepvaart dan Handel My* (INDOSHMY) yang kemudian tahun 1945 menjadi N.V. Pelayaran Haji Indonesia.

Regulasi Haji Masa Penjajahan Jepang

Patut diketahui, sebelum Jepang menginjakkan kaki ke Indonesia sebagai penjajah, Radio Tokyo telah berpropaganda secara gencar bahwa Jepang akan membebaskan bangsa-bangsa Asia dari penjajahan Barat. Baru kemudian bala tentara Jepang menyerbu

Hindia Belanda. Maka tidaklah heran jika kedatangan tentara Jepang mula-mula disambut gembira oleh rakyat. Namun, pemerintah Jepang tidaklah bermaksud menolong atau memerdekakan bangsa-bangsa Asia dari penjajahan. Niat Jepang yang sesungguhnya adalah menguasai sumber daya alam Negara-negara yang didudukinya untuk kepentingan ekonominya sendiri. Dalam waktu singkat, sumber daya alam, bahkan makanan, serta harta benda rakyat dirampas dan dibawa ke negeri mereka. Bersamaan dengan itu dalam bidang politik mereka mengambil tindakan keras dengan membentuk pemerintahan meliter, melarang pembicaraan atau propaganda politik, dan melarang dikibarkannya bendera nasional mereka masing-masing.

Jepang datang ke Indonesia berhadapan berperang dengan penjajah Belanda dan mampu mengalahkannya dalam waktu yang tidak lama dan tanpa mendapat perlawanan berarti. Dalam tempo 2 tahun Belanda sudah menyerah kepada pihak Jepang menguasai Indonesia sepenuhnya, baik pulau Jawa, Sumatera, Sulawesi maupun pulau-pulau lainnya menyerah dan takluk dibawah kekuasaan Jepang. Selama masa kekuasaan atau pemerintahan Jepang di Indonesia yang relative singkat lebih kurang 3 tahun, tetapi sangat menyakitkan dan penuh penderitaan, demikian pula di dalam pengorganisasian Negara ternyata bertentangan dengan sikap dan perbuatan yang ditunjukkan Belanda selama berkuasa di Indonesia.

Demikian juga bangsa kolonial Belanda dan Jepang berbeda dalam soal haji. Bila dalam pemerintahan

Belanda haji mendapat perlakuan dan sikap yang kurang dan tidak terpuji. Maka dalam pemerintahan Jepang penanganan atau urusan haji tidak mendapat perhatian sama sekali karena Jepang segera terlibat banyak berperang, kurangnya fasilitas angkutan pemberangkatan, menyerahkan urusannya kepada pejabat pribumi dengan aturan yang telah ada dari peninggalan pemerintahan Belanda dan lain-lainnya.

Masa penjajahan dan pemerintahan Jepang di Indonesia, peraturan perundangan yang telah ditetapkan pemerintahan Hindia Belanda masih tetap berlaku berdasarkan aturan peralihan Undang-Undang Balatentara Jepang Nomor 1 Tahun 1942 yang menyatakan: "Semua Undang-undang dan peraturan-peraturan yang lain yang berasal dari pemerintahan Hindia Belanda tempo dahulu tetap berlaku, selama peraturan itu tidak bertentangan dengan peraturan Bala Tentara Dai Nippon.

Kekalahan Belanda atas Jepang mengharuskan Belanda sejak 1942 melepaskan kekuasaannya atas Indonesia tidak mau mengakui kemerdekaan dan adanya Negara Republik Indonesia. Dengan alasan melucuti Tentara Jepang dan menuduh Republik Indonesia adalah Negara Boneka buatan Jepang, maka dengan mendompleng kekuatan tentara sekutu Belanda merebut kemerdekaan bangsa Indonesia untuk dijajah kembali. Berbagai agresi dan tipu daya Belanda terus berusaha agar dapat memaksa bangsa Indonesia yang sudah cukup mengenyam pahitnya dijajah kolonialisme Belanda tentu saja tidak mau begitu saja menyerah.

Karena kekejaman dan kejahatan penjajahan Jepang berdampak pada aspek-aspek lain dan benar-benar melemahkan potensi bangsa Indonesia baik dari aspek hukum, politik, social, budaya dan ekonomi. Dan pahitnya kehidupan ekonomi karena akibat penjajahan Jepang berimbas kepada aspek-aspek lain seperti tidak mampu memberangkatkan dan menunaikan ibadah haji dari Tanah Air Indonesia.

Penderitaan karena penjajahan Jepang ini telah menyentuh hati dan penderitaan yang luar biasa bagi rakyat Indonesia. Pada bulan Januari 1945 suatu laporan resmi melukiskan keadaan di Jawa kekurangan gizi telah menyebabkan suatu kemunduran serius dalam kesehatan rakyat yang dipercepat karena tidak ada obat-obatan dan cukup pakaian, dan oleh para *romusho* yang pulang biasanya membawa ke desa mereka segala macam infeksi, terutama malaria dan penyakit-penyakit kulit. Pada umumnya angka kematian sekarang melampaui angka kelahiran.

Penderitaan dan kemelaratan ekonomi rakyat akibat penjajahan Jepang bagi bangsa Indonesia telah melebur sehingga tercipta suatu suasana seribu tahun, putus asa yang sulit dihadapi hanya dengan diplomasi. Keadaan bangsa dan penderitaan rakyat Indonesia masa pendudukan Jepang jelas sekali terlihat seluruh masyarakat Indonesia waktu itu sangat propaganda, baik secara spiritual maupun material, terputus dari semua ikatannya, sehingga mempengaruhi regulasi haji Indonesia.

Di bawah pendudukan Jepang ini, rakyat harus mengalami penderitaan yang belum pernah mereka

rasakan. Kekurangan dan penderitaan semakin meningkat di daerah pedesaan, sehingga karena putus asa semakin banyak timbul perlawanan. Dalam tahun terakhir masa pendudukan, pembrontakan telah meluas. Situasi semakin revolusioner dengan berlakunya waktu. Dimana saja timbul keresahan, puluhan ribu orang masuk penjara. Gangguan keamanan dan pemberontakan semakin menjadi-jadi. Bahkan tentara Indonesia yang dilatih Jepang mulai membrontak.

Regulasi Haji Setelah Indonesia Merdeka

Penyelenggaraan haji Indonesia oleh pemerintah melalui proses yang panjang. Pemerintah mengikuti dan menyesuaikan dengan keadaan, tatanan dan perkembangan Negara Indonesia yang baru merdeka atau berdiri sendiri (tidak terikat, tidak tergantung pada sesuatu yang lain), bebas dari perhambaan, penjajahan, lepas atau terhindar dari tuduhan, tuntutan, dengan leluasa dan sebagainya diprolamirkan pada tanggal 17 Agustus 1945.

Bangsa Indonesia, walaupun telah merdeka tidak langsung menyelenggarakan pemberangkatan hajinya tetapi masih menunggu lama karena kondisi Negara yang baru merdeka belum *kondusif*. Kesempatan dan alat pengangkutan haji tidak ada serta jalannya tidak aman. Bangsa Indonesia, khususnya umat Islam berjihad dengan iman dan keyakinan serta hati yang kuat dan tabah mempertahankan kemerdekaan melawan Belanda yang datang kembali hendak menjajah Indonesia dan terhadap musuh-musuh yang

akan merusak nama baik bangsa, agama dan Negara. Kondisi Negara Indonesia pada waktu itu masih serba tidak memungkinkan dan oleh kolonial Belanda datang kembali di Indonesia karena hendak menegakkan kembali pemerintahan *dejure*-nya. Untuk memecahkan masalah rumit itu, mau tidak mau Belanda datang ke pemerintahan Indonesia yang mengakibatkan kegawatan hubungan Indonesia-Belanda mencapai puncaknya dengan agresi I Belanda terhadap Indonesia pada tanggal 21 Juli 1947 dan agresi II pada tanggal 19 Desember 1948 kota-kota besar dan jalan raya dikuasai Belanda.

Priode tahun 1948-1949 pemerintah mengalami goncangan besar, pada tanggal 18 September 1949 terjadi pembrontakan PKI di Madiun di bawah pimpinan Muso dan Amir Syarifuddin yang dikenal dengan "Madiun Affair" dan pada tanggal 19 Desember 1948 terjadi penyerbuan Belanda ke ibukota RI. Yogyakarta dan menyebabkan tertangkapnya Presiden Soekarno dan Wakil Presiden Moh. Hatta mengakibatkan tidak ada kesempatan naik haji, pengangkutan tidak ada, stabilitas keamanan bangsa Indonesia belum terjamin dan pula ekonomi rakyat dalam keadaan hancur dan lumpuh sehingga factor ekonomi dan keamanan sebagai unsure pokok ibadah haji wajib dilaksanakan benar-benar tidak dimiliki oleh umat Islam Indonesia, suasana belum aman dari berperangan untuk mempertahankan kemerdekaan dan merebut kekuasaan/menegakkan kedaulatan dan pula bangsa Indonesia tengah dihadapkan kepada masalah politik dan ekonomi yang berat akibat Jepang.

HM. Rasyidi setelah dilantik menjadi Menteri Agama tahun 1946, pertama sekali mengarahkan penataan administrasi kehidupan umat beragama dan menganjurkan perlunya persatuan seluruh bangsa Indonesia dalam mempertahankan kemerdekaan yang telah diproklamkan, dan setelah minta fatwa dari Alim Ulama mengumumkan bahwa pergi haji melalui pengangkutan Belanda tidak wajib bagi umat Islam yang sedang berada dalam keadaan perang dan jihad untuk mempertahankan kemerdekaan.

Secara formal terorganisir dan terkoordinir oleh pemerintah dan umat Islam setelah Indonesia merdeka tahun 1945 sampai tahun 1949 belum membuka dan memberangkatkan jamaah haji dari Indonesia. Dan kalau ada yang berangkat haji dikatakan haji Nica dan mereka itu umumnya orang-orang "federal", karena penyelenggaraan haji Indonesia pada waktu itu sangat berkaitan dengan keadaan negara serta usaha-usaha perbaikan penyelenggaraan haji Indonesia.

Usaha-usaha perbaikan penyelenggaraan haji Indonesia ini diangkat kembali kepermukaan tahun 1949 pada saat Badan Kongres Muslim Indonesia melangsungkan musyawarah di Kota Yogyakarta, yang dihadiri utusan-utusan yang datang dari seluruh pelosok Indonesia. Mereka ini terdiri dari pejuang-pejuang Islam yang turun dari gunung-gunung sehabis melakukan gerilya. Dalam musyawarah ini mereka diantaranya membahas masalah perbaikan perjalanan haji Indonesia.

Sebagai tindak lanjut dari musyawarah ini, tahun 1950 KH. M. Sudjak selaku utusan dari Badan

Kongres Muslimin Indonesia yang disertai oleh KH. Wahab Hasbullah dan H. Shaleh Suaidi mengadakan pembicaraan dengan Menteri Agama KH. Wahid Hasyim di Jakarta mengenai pembentukan panitia perbaikan perjalanan Haji Indonesia dan masalah pemberangkatan haji Indonesia. Dan hasil pembicaraan ini Menteri Agama Wahid Hasyim dengan surat tanggal 1 Pebruari 1950 mengusulkan kepada Perdana Menteri RIS agar supaya Panitia Perbaikan Haji Indonesia (PPHI) diakui dan disyahkan sebagai satu-satunya Badan yang sah disamping pemerintah. Dan sebagai tindak lanjut dari pembicaraan dan usulan tersebut oleh Menteri Agama dengan Surat No. AII/I/664 menunjuk Panitia Perbaikan Perjalanan Haji Indonesia (PPHI) sebagai satu-satunya Badan yang sah disamping pemerintah dalam mengurus dan ikut serta menyelenggarakan perjalanan haji Indonesia. Penetapan Menteri Agama No. 9 Tahun 1954 tanggal 13 April 1954 menyatakan bahwa tugas pemerintah c/q. Kementerian Agama khusus dalam bidang pemerintahan yang menyangkut soal haji, yaitu merealisasikan prosedur pendaftaran, menghubungi pemerintah Arab Saudi, menghubungi instansi pemerintah yang bersangkutan dengan penyelenggaraan Haji. Menyangkut soal *detailing* teknis pemberangkatan haji oleh pemerintah diserahkan dan dipercayakan kepada Yayasan Perjalanan Haji Indonesia (YPHI) sebagai kelanjutan dari PPPHI.

Pemerintah c/q Kementerian Agama yang ditugasi masalah haji mempunyai struktur Bagian Urusan Haji dan tugasnya khusus menye-

lenggarakan urusan haji. Dan adanya Bagian Urusan Haji Kementerian Agama ini maka teori dan praktek pelaksanaan penyelenggaraan pemberangkatan jamaah haji Indonesia dari musim ke musim tampak kemajuan. Lebih-lebih bila dibandingkan dengan zaman pemerintahan kolonial terutama dalam bidang pengangkutan, perkapalan, akomodasi, keamanan dan lain sebagainya akan terus diusahakan perbaikan dalam penyelenggaraannya.

Masih dalam upaya perbaikan penyelenggaraan dan perjalanan urusan haji Indonesia ini juga maka pemerintah dengan Peraturan Presiden No. 3 Tahun 1960 tanggal 9 Pebruari 1960 menetapkan bahwa urusan haji termasuk lingkungan pertanggung jawaban Menteri Muda Agama sepanjang pekerjaannya diselenggarakan di Dalam Negeri dan Menteri Luar Negeri sepanjang pekerjaannya diselenggarakan di Luar Negeri. Kedua Mentri ini dalam menyelenggarakan pekerjaan-pekerjaan urusan haji dibantu oleh suatu Panitia Negara Urusan Haji yang disebut dengan PANUHAI, yang mempunyai tugas memberikan pertimbangan-pertimbangan urusan haji kepada kedua menteri baik diminta maupun atas inisiatif sendiri. Panitia Negara urusan Haji terdiri atas unsur-unsur pegawai Departemen Agama sebagai ketua, Departemen Luar Negeri wakil ketua dan Departemen Dalam Negeri dan Otonomi Daerah, Departemen Kesehatan, Departemen Kehakiman, Departemen Sosial, Departemen Perhubungan Darat dan P.T.T., Departemen Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan Udara, Lem-

baga Alat-alat pembayaran Luar Negeri masing-masing sebagai anggota.

Sehubungan masih terdapat beberapa kekurangan, masih perbaikan pelaksanaan haji dipandang perlu mengadakan penertiban dan perbaikan penyelenggaraannya. Oleh karena itu, sesuai dengan Keppres RI. No. 290 Tahun 1962 tanggal 6 September 1962 membentuk Panitia Perbaikan Perjalanan Haji (P3H), yang selanjutnya dalam keputusan ini disebut Panitia. Tugas dan wewenang panitia menentukan kebijakan, mengawasi penyelenggaraan urusan haji dan mengadakan hubungan dengan Menteri-menteri atau pejabat lain menurut bidangnya masing-masing. Panitia ini dibentuk dengan Keppres No. 290 Tahun 1962 terdiri dari HM. Moeljadi Djojomartono wakil Menteri Pertama Bidang Kesejahteraan Rakyat sebagai ketua merangkap anggota, Jendral Dr. A. H. Nasution wakil Menteri Pertama dalam Bidang Pertahanan / Keamanan, KH. Saifuddin Zuhri Menteri Agama, Arudji Kartawinata Ketua DPR-GR, KH. Dahlan Ketua PHI dan HM. Junus Anis anggota DPR-GR masing-masing sebagai anggota dan Kol. POM. R. Roesli Sekretaris Bidang Kesejahteraan Rakyat sebagai anggota merangkap Sekretaris I serta Kol. Muchlas Rowi Kepala Pusroh Islam Angkatan Darat sebagai anggota merangkap sekretaris II.

Selanjutnya dalam upaya memaksimalkan pelaksanaan tugas penyelenggaraan urusan haji, maka sesuai dengan Keppres RI. No. 181 Tahun 1963 tanggal 4 September 1963 menambah anggota Panitia Perbaikan Perjalanan Haji yang

dibentuk dengan Keppres RI. No. 290 Tahun 1962 yaitu Dr. Subandirio, wakil Pertama/Menteri Luar Negeri, Letjen. Hidayat Menteri Perhubungan Darat, pos, Telekomunikasi dan Pariwisata, Mayjen Prof Dr. Satrio Menteri Kesehatan, Ipi Gondomana Menteri Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah, dan Ir. Abdul Muttalib Donuningrat, Menteri Perhubungan Laut.

Dalam rangka *character building* dan *nation*, penertiban dan perbaikan penyelenggaraan urusan haji dipandang tidak cukup kalau hanya dikerjakan suatu Departemen tetapi perlu melibatkan departemen-departemen dan organisasi-organisasi masyarakat yang mempunyai hubungan erat dengan penyelenggaraan urusan haji, dan untuk mewujudkannya maka dengan Keppres RI. No. 112 Tahun 1964, tentang penyelenggaraan urusan haji ditetapkan bahwa penyelenggaraan urusan haji menjadi tugas nasional dan memasukkan dalam wewenang Menteri Koordinator Kompartimen Kesejahteraan, dan P3H yang dibentuk dengan Keppres No. 290 Tahun 1962 jo Keppres No. 181 Tahun 1963 maka dengan Keppres No. 112 Tahun 1964 diubah menjadi Dewan Urusan Haji (DUHA).

Tugas dewan bersama-sama dengan Menteri Koordinator Kompartimen Kesejahteraan ialah menentukan *policy*, memimpin serta mengawasi penyelenggaraan pemberangkatan jamaah haji warga Negara RI. ke Tanah Suci Mekah, menciptakan kerjasama yang efektif antar Departemen/Instansi pemerintah dan badan-badan Swasta yang mempunyai hubungan erat dengan penyelenggaraan urusan haji dan

melakukan usaha-usaha kearah pembelian kapal dan alat-alat angkutan lainnya yang khusus untuk mengangkut jamaah haji. Selain itu Keppres No. 112 memutuskan mencabut diktum "ketiga" dan "kelima" keputusan Presiden No. 290 Tahun 1962. Keppres ini menetapkan kembali HM. Moelyadi Djojomartono, satu-satunya tokoh pejuang tahun 1923 bersama-sama HM. Sudja', H. Agus Salim, Dr Ratulangi dan RAA. Djajadiningrat bertekad bulat menyelenggarakan urusan haji tanpa "Kongsi Tiga", karena dalam surat keputusan Presiden telah menentukan dan memulai dengan apa yang menjadi program perjuangan umat Islam sejak di masa penjajahan. Maka dengan keppres No. 112 ini tanpa membuang waktu, DUHA dalam upaya peningkatan penyelenggaraan haji dari suatu Panitia ke suatu Lembaga yang sifatnya lebih permanen, langkahnya yang pertama persiapan pembelian kapal-kapal haji, segera menyusun dan mengirimkan *radiogram-monitoring* kepada para Gubernur.

Upaya perbaikan dan peningkatan Penyelenggaraan urusan haji Indonesia, maka dengan Keppres RI. No. 180 Tahun 1965 tanggal 19 Juni 1965 menetapkan Departemen Urusan Haji dan Menteriya ialah Prof. KH. Farid Ma'ruf, dan ditingkatkannya penyelenggaraan haji menjadi departemen Urusan Haji maka tugas-tugas penyelenggaraan urusan haji yang sebelumnya ditangani DUHA beralih menjadi tugas dan beban serta tanggung jawab Departemen Urusan Haji. Dan selanjutnya Departemen Urusan Haji meletakkan dasar-dasar penyusunan cara pelaksanaan penyelenggaraan haji

dalam segala bidang pekerjaan dan tugas-tugasnya serta mengambil kebijakan dengan menyelenggarakan *coaching* indoktinasi haji. Pesertanya dikirim Gubernur/KDH/Koordinator Urusan Haji Seluruh Indonesia, berusaha mengintensifkan MPHI dan RKHI dengan melakukan *coaching*, system pendaftaran dengan buku Pelamar Calon Haji (PTH) yang bias digunakan meneliti tinggi rendahnya pendaftaran (berapa kali/jumlah pendaftaran) setiap calon jama'ah haji dan mencengah timbulnya penyelundupan dalam bidang pendaftaran, system kuotum, membebaskan Iuran Revolusi sebanyak 10% kepada presidium Kabinet dapat dikabulkan sehingga bag penyeter ONH yang sudah terlanjur membayar Iyuran Revolusi dikembalikan kembali.

Kemajuan lain setelah Departemen Urusan Haji angka kematian menurun menjadi 116 orang dibanding tahun 1965 sebanyak 163 orang tahun 1964 sebanyak 162 orang, tidak terjadi keterlambatan pengangkutan dan jamaah haji terlantar di pelabuhan besar, diterbitkannya Keputusan Menteri Urusan Haji menggantikan Keputusan Menteri Koordinator Koempertimen Kesejahteraan/Ketua Dewan Urusan Haji No. 08 Tahun 1964 dan diwujudkananya "Dana Sosial Haji" sumbangan sukarela setiap jama'ah haji saru *Real* kemudian disumbangkan kepada mereka yang benar-benar memerlukan akibat musibah kehilangan uang jumlah besar melalui suatu panitia terdiri dari perwakilan KBRI Mekah, Koordinator MPHI, bantuan mana paling tinggi *Real* 200. Demikian juga dicapai pengaturan struktur organisasi

Departemen Urusan Haji yang ditetapkan dengan Surat Keputusan Menteri Agama Urusan Haji No. 2 Tahun 1965 tanggal 30 Juli 1965 tentang Tugas, Pimpinan dan Bentuk Organisasi Departemen Urusan Haji.

Tugas pemerintah c/q Kementerian Agama khusus bidang pemerintahan menyangkut soal haji, merealisasikan prosedur pendaftaran dan menghubungi Pemerintah Saudi Arabia. Sedangkan detailering teknis pemberangkatan haji oleh pemerintah diserahkan dan dipercayakan kepada Yayasan PHI sebagai kelanjutan dari PPPHI dulu.

Pengakuan pemerintah RIS atas Yayasan PHI yang diakui sebagai satu-satunya Badan yang bekerja kearah cita-cita umat Islam oleh pemerintah RI, diperbaharui dengan Surat Penetapan No. 9 Tahun 1954, yang sifatnya lebih tegas dan menetapkan, PHI dengan sebutan Perjalanan Haji Indonesia yang berbentuk Yayasan, sebagai satu-satunya badan yang bekerja di lapangan perjalanan haji Indonesia di bawah perlindungan dan pengawasan dari Kementerian Agama RI. Surat Penetapan pembaharuan pengakuan pemerintah RIS atas Yayasan ini mempunyai arti dan maksud terakhir, bahwa pemerintah ingin menyerahkan segala urusan haji kepada PHI secara beransur-ansur dalam batas Undang-undang dan Peraturan Pemerintah yang memungkinkan guna memenuhi cita-cita umat Islam. Pendirian atau maksud pemerintah c/q. Kementerian Agama ini, setelah melihat pekerjaan Yayasan sejak permulaan dibangun dan perkembangannya menunjukkan tanda-tanda dan bukti-bukti untuk diserahkan

kan pekerjaan lainnya dimasa datang.

Kekurangan-kekurangan pekerjaan PHI tidak merubah pendirian pemerintah (Kementerian Agama), karena memang sudah menjadi fitrah atau tabiat, bahwa perbaikan dan penyempurnaan sesuatu datang beransur-ansur. Apabila perjalanan haji banyak berkaitan dengan instansi atau lembaga lain dan lingkungan Kementerian Agama berpendapat bahwa usaha-usaha pokok perbaikan perjalanan haji telah diletakkan PHI di bawah pengawasan pemerintah, seperti pendirian gedung asrama haji di pelabuhan besar, MPH, pendidikan manasik, pengetahuan umum, pembrantasan penipuan haji, restitusi kelebihan ongkos haji, pelaksanaan setoran ongkos haji, sahara uniform dan sebagainya tinggal melaksanakan perbaikan dan penyempurnannya.

Usaha perbaikan perjalanan haji yang dicita-citakan ini, sesuai Penetapan Menteri Agama No. 25 tahun 1954 diadakan perubahan yang memutuskan syarat-syarat yang harus dipenuhi Maskapai Pelayaran yang menyangkut jamaah haji di samping *Pilgrim Odonatie* 1922 antara lain sebagai berikut:

1. Ketentuan besar kapal dirobah dari 2500 m³ menjadi 6000 m³.
2. Disediakan tempat khusus shalat jamaah dan rekreasi yang terpisah pria dan wanita
3. Diadakan pemisahan kamar mandi, WC, dan kamar sakit jamaah haji pria dan wanita
4. Diadakan ketentuan luas ruangan setiap jamaah 2 ½ m.
5. Diadakan peraturan, lima menit sebelum kapal diberang-

katkan harus diperdengarkan lagu kebangsaan Indonesia Raya.

6. Jamaah wanita yang ada suami/muhrimnya harus ditempatkan didalam satu palka

Secara terperinci dalam penetapan Menteri Agama No. 25 tahun 1954 sbb:

1. Pengertian dan kriteria, yang dimaksud dengan kapal haji, pelabuhan haji, *tonnage* kapal, muatan kapal dan kesehatan;
2. Syarat yang harus dipenuhi setiap kapal haji: Dek, hospital atau rumah sakit, kamar mandi, WC, luasnya ruangan setiap jamaah haji, air jamaah haji, hawa, penetapan jamaah haji dekat kamar mesin, makanan, barang belanja (*took*), alat-alat penerangan, tangga-tangga, tempat tidur, penempatan jamaah haji wanita, tempat sembahyang, hiburan, pembagian kue, *passage*, pengambilan jamaah haji, *braakzakken* atau kantong muntah, penempelan pamphlet, penghargaan terhadap kepala dan kerugian.
3. Syarat yang harus dipenuhi pelayaran jamaah haji dipelabuhan haji, tempat/pemeriksaan, minuman, makanan, tangga-tangga, pemberangkatan kapal haji, dan pelayaran waktu *embarkemen* dan *debarkemen*.

Keseriusan pemerintah memperbaiki penyelenggaraan haji Indonesia ini tahun 1969 tatkala kedudukan Menteri Agama dijabat oleh KH. Dahlan pernah berusaha untuk mempersiapkan sebuah Rencana Undang-Undang (RUU) tentang haji dan telah membentuk suatu

Panitia berdasarkan KMA No. 97 tahun 1969 yang kemudian disempurnakan dengan KMA No. 135 tahun 1969.

PENUTUP

Beberapa pergantian aturan dalam pengelolaan perjalanan haji merupakan bentuk keseriusan umat memenuhi panggilan Allah sebagai Khaliq. Regulasi aturan tersebut

lebih mengakar apabila memiliki falsafah humanism. Menghargai harkat martabat manusia dalam memberikan pelayan ketimbang mengambil keuntungan dari jama'ah, akan menjadikan sebuah regulasi hukum bertahan dan menjadi bagian kehidupan umat. Perkembangan regulasi Haji yang berjalan masih memerlukan berbagai perbaikan dari semua aspek.

DAFTAR PUSTAKA

- Azra, Azyumardi, *Renaissance Islam Asia Tenggara Sejarah Wacana dan Kekuasaan* (Jakarta: Rosda, ttt)
- , *Jaringan Ulama Timur Tengah dan Kepulauan Nusantara Abad XVII & XVIII*, (Jakarta; Kencana Prenada Media Group, 2007)
- A. Steenbrink, Karel, *Beberapa Aspek Tentang Islam di Indonesia Abad ke-19*, (Jakarta: Bulan Bintang, 1984)
- Gottschalk, Lovis, *Mengerti Sejarah*, Terjemahan; Nugroho Notosusanto, (Jakarta: UIP, 2008)
- Hugrnonje, Snouck, C. *Mekka in The Letter Part of the 19 th Century*, translated by HJ. Mohahan (Leiden: Late E.J. Briil Ltd, 1931)
- Halim, Abdul & Ikhwan (ed), *Ensiklopedi Haji dan Umrah* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002)
- M. Basyuni, Muhammad, *Era Baru Departemen Agama, Kiprah dan Kebijakan* (Jakarta: Pusat Informasi Keagamaan dan Kehumasan Depag RI, 2008)
- , *Esai-esai Keagamaan* (Jakarta: FDKPress, 2008)
- , *Manajemen Pembangunan Umat* (Jakarta: FDKPress, 2008)
- , *Revitalisasi Spirit Pesantren, Gagasan, Kiprah, dan Refleksi* (Jakarta: Direktorat Diniyah dan Pondok Pesantren, Ditjen Pendis, Depag, 2006)
- , *Reformasi Manajemen Haji*, (Jakarta: FDK Press, 2008)
- Ma'sum, Abdullah (ed), *Karisma Ulama, Kehidupan Ringkas 26 Tokoh NU* (Bandung: Mizan, 1998)
- Nidjam, Achmad dan Alatief Hasan, *Manajemen Haji Studi, Studi Kasus dan Telaah Implementasi Knowledge Workers* (Jakarta: Zikrul Hakim, 2001)
- Tjandrasasmita, Uka, *Arkelogi Islam Nusantara*, (Jakarta: Gramedia, 2009)
- Tulus, *Membangun Citra Departemen Agama Melalui Penyelenggaraan*

- Ibadah Haji* (Jakarta: Media Cita, 2005)
- Van Bruinessen, Martin, "Mencari Ilmu dan Pahala di Tanah Suci, Orang Nusantara Naik Haji" dalam Dick Douwes dan Nico Kaptein (ed), *Indonesia dan Haji* (Jakarta: Media Cita, 2005)
- Steenbrink, Karel A, *Beberapa Aspek Tentang Islam di Indoensia Abad ke-19*, (Jakarta: Bulan Bintang, 1984)
- Sjazali, Munawwir, *Islam dan Tata Negara* (Jakarta: UI Press, 1993)
- Pijper, G.F, *Beberapa Studi Tentang Sejarah Islam di Indonesia 1900-1950* (Jakarta: Dirjen Dikti, 1984)