



PANDANGLAH LAUT SEBAGAI PEMERSATI NUSANTARA

Editor:
Bambang Budi Utomo

Direktorat
Kebudayaan

Departemen Kebudayaan dan Pariwisata
Jakarta, 2007

PERPUSTAKAAN
DIREKTORAT PENINGGALAN PURBAKALA

ARsip PERPUSTAKAAN
Dialektirat Peninggalan Bercas Air
2009



391.590
PAN

PANDANGLAH LAUT SEBAGAI PEMERSATU NUSANTARA

PERPUSTAKAAN
DIREKTORAT PENINGGALAN PURBAKALA
DIREKTORAT JENDERAL BUDAYA DAN PURBAKALA
DEPARTEMEN KEBUDAYAAN DAN PARIWISATA
DEPARTEMEN AGRARIA DAN PARIWISATA

Editor:
Bambang Budi Utomo

PERPUSTAKAAN
DIREKTORAT PENINGGALAN PURBAKALA
Nomor Induk : 12204
Tanggal : 16 JUL 2013

DEPARTEMEN KEBUDAYAAN DAN PARIWISATA
Jakarta, 2007

Perpustakaan Dalam Terbitan : Katalog Dalam Terbitan (KDT)
PANDANGLAH LAUT SEBAGAI PEMERSATU NUSANTARA
Penulis Bambang Budi Utomo-Ed 1. - Jakarta: Departemen
Kebudayaan dan Pariwisata
xxviii + 194 hlm : 21 cm

ISBN: 978 - 979 - 1274 - 14 - 2

I. Kebudayaan I. Judul
II. Bambang Budi Utomo

Bambang Budi Utomo
**PANDANGLAH LAUT SEBAGAI
PEMERSATU NUSANTARA**

ISBN: 978 - 979 - 1274 - 14 - 2

Cetakan pertama: 2007

Design Cover : Ayoub Tulaar Kusumonegoro

Penerbit : Departemen Kebudayaan dan Pariwisata

Penulis:

Bambang Budi Utomo

Bambang Rudito

Daud Aris Tanudirjo

Lukas Partanda Kustoro

DAFTAR ISI

Sambutan Menteri Kebudayaan dan Pariwisata	vi
Sambutan Menteri Kelautan dan Perikanan	ix
Pengantar Editor	xii
Daftar Peta	xiv
Daftar Gambar	xv
Daftar Foto	xviii
Daftar Tabel	xxiii
Daftar Singkatan	xxiv
Bab 1 AWAL MIGRASI DI NUSANTARA	1
1.1 Perkembangan Awal di Formosa	7
1.1.1 Persebaran Awal	8
1.1.2 Persebaran Lanjutan	9
1.2 Interaksi Antar Wilayah	11
1.3 Regionalisasi	14
1.4 Perkembangan Hingga Menjelang Masa Sejarah	16
Bab 2 TEKNOLOGI DAN PENGETAHUAN KEBAHARIAN	19
2.1 Teknologi Rancangbangun Perahu Nusantara	22
2.1.1 Teknik Ikat	22
2.1.2 Teknik Pasak	26
2.2 Evolusi Rancangbangun Perahu di Asia Tenggara	31
2.3 Musibah di Laut	39
2.3.1 Meteorologi dan Astronomi	40
2.3.2 Geografi dan Navigasi	43
2.3.3 Perang Laut	50
Bab 3 BAHARIAWAN MEMBANGUN PERAHU	54
3.1 Teknologi Pembuatan Jukung di Banjarmasin	56
3.1.1 Jenis Perahu	57
3.1.2 Proses Pembuatan	64
3.1.3 Jenis Kayu	65

3.2	Teknologi Pembuatan Pinisi pada Masyarakat Bugis	66
3.2.1	Jenis Perahu	66
3.2.2	Upacara dalam Pembuatan Pinisi	69
3.2.3	Proses Pembuatan	71
3.2.4	Bahan	73
3.3	Teknologi Pembuatan Perahu pada Masyarakat Madura	74
3.3.1	Jenis Perahu	74
3.3.2	Proses Pembuatan	77
3.3.3	Bahan	78
3.3.4	Pulau Poteran	79
3.4	Pembuatan Perahu di Jawa	80
3.4.1	Perahu Lesung	80
3.4.2	Perahu Papan/ <i>Gading-gading</i>	81
3.4.3	Jenis Perahu di Pantai Utara Jawa	83
3.4.4	Jenis Perahu di Pantai Selatan Jawa	87
3.5	Lamalera dan Komunitas Nelayan	88
Bab 4	JARINGAN PERDAGANGAN DI NUSANTARA ABAD KE-7-16 MASEHI	92
4.1	Pelayaran dan Sistem Ekonomi	94
4.2	Jaringan Pelayaran dan Perdagangan di Asia Tenggara	98
4.3	Era Perdagangan Rempah	117
Bab 5	BAHARIAWAN SEJATI ADA DI MANA-MANA	123
5.1	Pola Hidup Masyarakat yang Menggunakan Sarana Laut	125
5.1.1	Nelayan	125
5.1.2	Pedagang	140
5.2	Pola Permukiman	141
5.2.1	Permukiman Nelayan	141
5.2.2	Pola Hidup Masyarakat di Pesisir Pantai	157
5.3	Orang Jawa sebagai Masyarakat Bahari	160

5.3.1	Pandangan Kolonialis	160
5.3.2	Orang Jawa dan Budaya Bahari	162
5.4	Merantau, Berlayar, dan Berdagang	167
Bab 6 PEMERSATU NUSANTARA		169
Glossari		177
Kepustakaan dan bacaan untuk memperdalam pengertian		184



SAMBUTAN **MENTERI KEBUDAYAAN DAN PARIWISATA** **REPUBLIK INDONESIA**



Deklarasi Djoeanda yang dicanangkan tanggal 13 Desember 1957 menyatakan bahwa Republik Indonesia adalah Negara Kepulauan (*Archipelagic State*). Konsekuensi dari deklarasi tersebut adalah Indonesia harus memperjuangkan kedaulatannya sebagai negara kepulauan di dunia internasional.

Perjuangan Perdana Menteri Ir. H. Djoeanda ini dilanjutkan oleh Menteri Luar Negeri Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja yang mampu mengartikulasikan konsepsi Wawasan Nusantara sebagai prinsip-prinsip dasar yang dapat mempersatukan Negara Republik Indonesia. Bangsa Indonesia memperjuangkan konsepsi Wawasan Nusantara ini sebagai argumen untuk mempersatukan pulau-pulau yang tersebar dari Bondo (Sabang) di ujung barat sampai Merauke di ujung timur; dari Miangas di ujung utara sampai Rote di ujung selatan.

Dengan lahirnya konsepsi Negara Kepulauan ini semua *laut dalam* (laut di antara pulau di Nusantara) dengan ketentuan 12 mil merupakan laut bebas, tidak lagi menjadi laut internasional tetapi menjadi laut pedalaman yang termasuk sebagai kawasan laut teritorial dari suatu negara kepulauan. Wawasan Nusantara

mencakup perwujudan Nusantara sebagai suatu kesatuan politik, satu kesatuan ekonomi, satu kesatuan sosial, satu kesatuan budaya, dan satu kesatuan pertahanan dan keamanan.

Hanya sedikit negara di dunia yang berbentuk Negara Kepulauan, dan Indonesia merupakan negara kepulauan yang terluas (1,9 juta mil²) dengan 17.508 pulau besar dan kecil. Pulau-pulau tersebut ada yang berpenghuni dan ada pula yang tidak (sekitar 6000 pulau). Dengan penduduk yang tersebar di pulau yang berbeda kondisi alam dan lingkungannya saja, bangsa yang mendiami wilayah Indonesia merupakan bangsa yang majemuk dengan budaya yang berbeda. Kemajemukan bangsa Indonesia ini tercermin pada jumlah 19 daerah hukum adat, 770 sukubangsa, dan 726 bahasa yang digunakan kelompok-kelompok masyarakat.

Kepulauan Indonesia mempunyai posisi yang strategis pada koordinat 6°LU - 11°08' LS dan dari 97° - 141°45' BT. Tidak saja karena berada di antara Benua, Asia dan Australia, tetapi juga karena kepulauan ini terletak di antara Samudra Pasifik dan Indonesia. Sejak millenium pertama tarikh Masehi, Selat Melaka merupakan jalur perdagangan yang menghubungkan Asia Barat dan Asia Timur. Posisi ini membuat Kepulauan Indonesia menjadi tempat persilangan budaya dalam pergaulan antarbangsa di kawasan ini. Bahkan, di jaman purba kawasan ini menjadi daerah perambahan yang menantang manusia untuk menjelajahnya.

Melihat sejarah penyebaran manusia, pada dasarnya manusia yang menghuni Nusantara ini adalah bangsa bahari yang multi kultur. Dalam kesempatan peringatan Hari Nusantara yang mengambil tema Tahun Emas Deklarasi Djoeanda: Dengan Semangat dan Kepeloporan Deklarasi Djoeanda Kita Berdayakan Potensi Laut untuk Kesejahteraan Bangsa yang jatuh pada tanggal 13 Desember 2007 ini, ada baiknya kita mengingatkan kembali bahwa Bangsa Indonesia adalah bangsa bahari. Sebagai bangsa bahari kita

sadar bahwa kekuatan kita ada pada kekuatan laut. Kekuatan itu dapat ditempa melalui kesadaran akan budaya maritim.

Dalam usaha meniadakan kita akan budaya bahari, pada kesempatan ini diterbitkan buku yang berjudul *Pandanglah Laut Sebagai Pemersatu Nusantara*. Buku ini berisi informasi mengenai seluk beluk budaya dari sebuah bangsa bahari. Diharapkan dengan terbitnya buku ini akan dapat menjadi pemicu bagi kita untuk lebih meningkatkan rasa kebanggaan dan tanggungjawab atas kelestarian nilai-nilai luhur sebagaimana tercermin dalam tinggalkan-tinggalkan budaya bangsa bahari yang terdapat di Nusantara ini. Buku ini juga akan memberikan keyakinan kepada kita tentang bagaimana sebuah bangsa bahari tumbuh dan berkembang tanpa mengabaikan kelestarian lingkungan alam tempatnya hidup demi kesejahteraan dan kemaslahatan bangsa.

Jakarta, Desember 2007,
Menteri Kebudayaan dan Pariwisata,



Ir. Jero Wacik SE



SAMBUTAN MENTERI KELAUTAN DAN PERIKANAN REPUBLIK INDONESIA



Amanat pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, menyebutkan “Pemerintah Republik Indonesia berkewajiban melindungi segenap Bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia”. Bunyi amat tersebut memberikan makna Pemerintah Republik Indonesia wajib melindungi Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terdiri dari 17.480 pulau dan didiami oleh berbagai suku bangsa dengan corak budaya yang beragam.

Semenjak Deklarasi Djoeanda dikumandangkan pada tanggal 13 Desember 1957 pada hakekatnya bangsa Indonesia menyatakan dirinya sebagai bangsa bahari yang berdaulat atas daratan yang terdiri dari puluhan ribu pulau yang dihubungkan dengan laut dan selat. Deklarasi Djoeanda mengingatkan pada masyarakat Indonesia dan dunia Internasional bahwa secara geografi Republik Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari puluhan ribu pulau dengan sifat dan corak tersendiri yang memerlukan pengaturan tersendiri.

Perjuangan para pemikir dan penggagas konsepsi negara kepulauan tidak berhenti pada saat diundangkan dalam bentuk UU No.4/Prp/1960 tentang Perairan Indonesia. Mereka sadar makna dari undang-undang tersebut tidak sekedar pada pernyataan

kedaulatan atas bertambahnya luas laut wilayah Republik Indonesia, akan tetapi memiliki makna yang sangat mendalam bagi keutuhan negara dan bangsa. Mereka terus menerus menyakinkan bangsa Indonesia dan dunia internasional makna dari Deklarasi Djoeanda bahwa cara pandang bangsa Indonesia terhadap wilayah laut menekankan pada integritas teritorial wilayah Indonesia sebagai satu kesatuan yang bulat yang meliputi unsur *tanah* (darat) dan *air* (laut) menjadi *tanah-air* berdaulat yang diidamkan bangsa Indonesia sejak lama.

Deklarasi Djoeanda selanjutnya melahirkan suatu konsepsi kesatuan wilayah yang dikenal dengan Wawasan Nusantara yang memandang Indonesia sebagai satu kesatuan tanah-air yang tidak terpisahkan. Melalui konsepsi Wawasan Nusantara segenap perairan serta segala sumber kekayaan alam yang terdapat di dalam yurisdiksi perairan wilayah Indonesia merupakan milik bangsa Indonesia untuk dimanfaatkan bagi kemakmuran rakyat sebesar-besarnya.

Perjuangan untuk menuju pengakuan internasional membutuhkan waktu yang panjang. Dengan diprakarsai Perserikatan Bangsa-bangsa, pada tahun 1982 ditandatangani Hukum Laut Internasional oleh 119 negara peserta. Konvensi ini disebut *United Nation Convention on Law of The Sea* (UNCLOS 1982) yang mewadahi dan mengatur Negara Kepulauan (*Archipelagic state*), yang berlaku efektif sejak tanggal 16 November 1994 ketika lebih dari 60 negara meratifikasi. Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 melalui UU No.17 tahun 1985.

Limapuluh tahun sudah Indonesia mendeklarasikan diri sebagai Negara Kepulauan dan duapuluh lima tahun sudah Indonesia “dilindungi” secara hukum oleh dunia Internasional (UNCLOS 1982) sebagai *Archipelagic State*. Oleh karena itu dalam rangka memperingati Hari Nusantara dan sekaligus memperingati **Tahun Emas Deklarasi Djoeanda** diharapkan dapat menjadi momentum yang tepat, dan menghasilkan dorongan dan semangat baru bagi pemerintah dan segenap komponen masyarakat dalam pembangunan kelautan Indonesia.

Buku yang berjudul *Pandanglah Laut sebagai Pemersatu Nusantara* menguraikan sejarah budaya bangsa bahari ini diterbitkan dalam rangka Peringatan Hari Nusantara dan Peringatan Emas Deklarasi Djoeanda. Tujuannya untuk menggugah semangat Deklarasi Djoeanda dalam rangka mencapai visi dan misi kelautan bangsa Indonesia berdasarkan konsep Wawasan Nusantara. Deklarasi Djoeanda mengingatkan kembali kepada kita bahwa pengenalan kembali **jatidiri** sebagai bangsa bahari yang terdapat pada bangsa Indonesia. Jatidiri bangsa bahari mendorong semangat untuk membangun perekonomian Indonesia menuju tercapainya negara Indonesia yang maju, makmur dan berkeadilan dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Jakarta, Desember 2007
Menteri Kelautan dan Perikanan



Freddy Numberi

PENGANTAR EDITOR

Terbentuknya Negara Kepulauan yang bernama Republik Indonesia tidak lepas dari perjalanan panjang sejarah dan budaya manusia penghuninya. Mulai dari bertempat tinggal di daratan Asia Tenggara hingga menyebar di Nusantara beberapa ribu tahun yang lalu. Mengenai perjalanan sejarah manusia ini, banyak kalangan masyarakat Indonesia yang belum mengetahui. Untuk itu, ada baiknya kita mengenal lebih dekat manusia dan budaya apa yang ada di dalam Negara Kepulauan ini. Untuk tujuan tersebut, beberapa penulis dari disiplin Arkeologi dan Antropologi menulis buku yang berjudul *Pandanglah Laut Sebagai Pemersatu Nusantara*.

Buku ini merupakan hasil penulisan ulang dari naskah *Indonesian Maritime and Waterways* yang penulisnya terdiri dari Bambang Budi Utomo, Bambang Rudito, Daud Aris Tanudirdjo, dan Lukas Partanda Koestoro. Naskah tersebut ditulis untuk Proyek Arkeologi Maritim Asean COCI Sub-Committee Malaysia tahun 2006. Pelaksana kegiatan penulisan untuk Sub-Committee Indonesia dilakukan oleh Direktorat Peninggalan Bawah Air, Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata.

Dalam perkembangan selanjutnya, Direktorat Peninggalan Bawah Air berinisiatif untuk menuliskan kembali naskah tersebut untuk tujuan Peringatan Hari Nusantara dan Peringatan Emas Deklarasi Djoenda 1957, Sekaligus mengenalkan pada masyarakat akan keberadaan dan kegiatan Direktorat Peninggalan Bawah Air. Untuk kedua tujuan tersebut tentu saja bagian-bagian yang menyangkut pembahasan teknis ilmiah dihilangkan dan disesuaikan dengan masyarakat pembacanya.

Atas inisiatif Direktorat Peninggalan Bawah Air dalam mewujudkan selesainya naskah ini hingga siap untuk diterbitkan oleh Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, kami sangat menghargai dan mengucapkan terima kasih.

Melalui buku ini diharapkan dapat mendorong masyarakat untuk lebih mengenal dan mencintai tanah air, sekaligus sebagai upaya menumbuhkan minat untuk lebih mengenal budaya bahari, budaya yang katanya merupakan budaya nenek moyang bangsa ini. Dengan pengenalan dan pemahaman itu diharapkan konsep Wawasan Nusantara yang telah dimulai sejak Deklarasi Djoeanda 1957, lebih dapat dijiwai oleh masyarakat Indonesia.

Editor,

Bambang Budi Utomo

DAFTAR PETA

No.	Keterangan	Hlm
1.1	Migrasi Proto-Melayu dari Kalimantan Barat ke Sumatera menurut Nothofer 1966.	9
1.2	Kawasan pengguna rumpun bahasa Austronesia.	12
2.1	Salah satu peta lama (Jawa Timur, Bali dan Nusa Tenggara Barat) yang dibuat Francisco Rodriguez (Sumber: <i>Indonesian Heritage</i> Vol. 3).	45
2.2	Mulut Selat Bangka sebelah tenggara sangat membahayakan lalu-lintas laut, karena banyak karang di antaranya Lucipara.	46
4.1	Beberapa lokasi pelabuhan kuna berdasarkan data arkeologi yang ditemukan (sumber: Google Earth).	95
4.2	Jalur-jalur pelayaran di sebelah barat Nusantara pada sekitar abad ke-7 Masehi menurut rekonstruksi O.W. Wolters (1974).	111

DAFTAR GAMBAR

No.	Keterangan	Hlm
1.1	Rumah bertiang atau rumah kolong adalah rumah tinggal sukubangsa Melayu (<i>History of Sumatra</i> 1966).	13
2.1	Sisa perahu yang ditemukan di Situs Samirejo, Sumatra Selatan dibuat dengan teknik ikat seperti yang ditemukan pada perahu <i>balanghai</i> , Filipina (Dok. Bambang Budi Utomo)	23
2.2	Detail sekat 1 dan 2 pada runtuhan perahu Situs Bukit Jakas (dok. Puslitbang Arkenas).	27
2.3	Perahu <i>hybrida</i> menurut gambar sketsa orang Belanda abad ke-19 (<i>NION</i> 1926).	34
2.4	Kora-kora dari Banda (<i>Indonesia Heritage</i> Vol.3)	38
2.5	Detik-detik kandas dan tenggelamnya kapal Belanda tahun 1835 di perairan Lucipara, Selat Bangka, sebagaimana diabadikan dalam empat buah lukisan (<i>Indie Cultureel</i> 1937).	43
2.6	Detik-detik kandas dan tenggelamnya kapal Belanda tahun 1835 di perairan Lucipara, Selat Bangka, sebagaimana diabadikan dalam empat buah lukisan (<i>Indie Cultureel</i> 1937).	44
2.7	Perang laut VOC dan Spanyol tahun 1602 (<i>Indonesia Heritage</i> Vol. 3)	51
2.8	Jung Jawa di perairan Laut Jawa menurut Lodewijcks (<i>Indonesia Heritage</i> Vol. 3)	52

3.1	<i>Jukung Pajangan</i>	75
3.2	<i>Jukung Gambiringan</i>	75
3.3	<i>Jukung Pagur</i>	75
3.4	<i>Jukung Tengkongon</i>	75
3.5	<i>Sampan Kateran Legung</i>	76
3.6	<i>Sampan Patetedan</i>	76
3.7	<i>Perahu Karoman</i>	76
3.8	<i>Parao Pajangan Madura'an</i>	76
3.9	<i>Perahu Lete' Gole'an</i>	76
3.10	<i>Sampan Panjaringan</i>	76
3.11	<i>Parao Jonggolan</i>	77
3.12	<i>Bagian lenggi haluan</i>	80
3.13	<i>Hiasan antek pada parao jonggolan</i>	80
3.14	<i>Perahu Comprong (Tembon)</i>	83
3.15	<i>Perahu Sope</i>	84
3.16	<i>Perahu Dogol</i>	84
3.17	<i>Perahu Jegong Kecil</i>	85
3.18	<i>Perahu Jegong Besar</i>	85

3.19 Perahu Kolek/Mayang	85
3.20 Kapal Motor	86
3.21 <i>Perahu Congkeng</i>	87
3.22 <i>Perahu Gillnet</i>	88
3.23 <i>Kora-kora dari Gebe</i>	103

DAFTAR FOTO

No.	Keterangan	Hlm
1.1	Eksperimen tim peneliti Liang Bua, Flores, menyeberangi selat dengan menggunakan rakit (Dok. Tim Penelitian Situs Liang Bua).	4
1.2	Eksperimen tim peneliti Liang Bua, Flores, menyeberangi selat dengan menggunakan rakit (Dok. Tim Penelitian Situs Liang Bua).	4
1.3	Rumah bertiang atau rumah kolong adalah rumah tinggal sukubangsa Melayu (<i>Cultureel Indie</i> 1939).	13
2.1	Beberapa keping papan dengan tambuko pada permukaannya dari Situs Sambirejo, Mariana.	23
2.2	Detail sekat 1 dan 2 pada runtuh perahu Situs Bukit Jakas (dok. Puslitbang Arkenas).	27
2.3	Perahu lesung di pedalaman Irian. Di danau Sentani perahu lesung dihias dengan ukiran pada bagian haluan dan buritan (Dok. Don Hasman)	35
2.4	Perahu lesung di pedalaman Irian. Di danau Sentani perahu lesung dihias dengan ukiran pada bagian haluan dan buritan (Dok. Don Hasman)	35
3.1	Lukisan perahu pada dinding gua di Pulau Muna. Gambar kiri menunjukkan sebuah perahu yang didayung beberapa orang, sedangkan gambar kanan menunjukkan dua perahu yang memakai layar tunggal (dok. Puslitbang Arkenas).	55

3.2	Lukisan perahu pada dinding gua di Pulau Muna. Gambar kiri menunjukkan sebuah perahu yang didayung beberapa orang, sedangkan gambar kanan menunjukkan dua perahu yang memakai layar tunggal (dok. Puslitbang Arkenas).	55
3.3	Jukung Sudur (dok. Eric Petersen)	59
3.4	<i>Jukung Rangkan</i> (dok. Petersen)	59
3.5	<i>Jukung Patai</i> (dok. Petersen)	60
3.6	Dagang sayur di <i>Jukung Hawayan</i> (dok. Dewa Ng)	60
3.7	<i>Jukung Rombong</i> (dok. Petersen)	61
3.8	<i>Klotok Baangkut Barang</i> (dok. Petersen)	61
3.9	<i>Jukung Nelayan</i> (dok. Petersen)	62
3.10	<i>Jukung Raksasa</i> (dok. Petersen)	62
3.11	Membuka badan jukung dengan api (dok. Petersen)	65
3.12	Membuka badan jukung dengan api (dok. Petersen)	65
3.13	Membuka badan jukung dengan api (dok. Petersen)	65
3.14	Membuka badan jukung dengan api (dok. Petersen)	65
3.15	<i>Pa'dewakang</i> (dok. Horst Liebner)	68
3.16	<i>Pinisi</i> (dok. Don Hasman)	68
3.17	Orang Bugis termasuk sukubangsa pengembara. Ketika mereka tinggal di suatu tempat di tepi sungai	71

besar atau di tepi pantai, biasanya mereka membangun Pinisi, misalnya di Jambi (kiri) dan Sumbawa (kanan). Ketika pinisi selesai dan diluncurkan, mereka pergi meninggalkan tempat tersebut (dok. Nurhadi Rangkuti).

- 3.18 Orang Bugis termasuk sukubangsa pengembara. 71
Ketika mereka tinggal di suatu tempat di tepi sungai besar atau di tepi pantai, biasanya mereka membangun Pinisi, misalnya di Jambi (kiri) dan Sumbawa (kanan). Ketika pinisi selesai dan diluncurkan, mereka pergi meninggalkan tempat tersebut (dok. Nurhadi Rangkuti).
- 3.19 Bagian *lenggi* haluan (dok. Sulaiman) 80
- 3.20 Hiasan *antek* pada *parao jonggolan* (dok. Sulaiman) 80
- 3.21 Deretan perahu nelayan di Indramayu, pantai utara Jawa 82
(dok. Don Hasman).
- 3.22 Kampung Lamalera (atas) yang terletak di tepi pantai. 89
Pada bulan Mei-Oktober penduduknya berburu ikan paus dengan peralatan sederhana (kanan).
- 3.23 Kampung Lamalera (atas) yang terletak di tepi pantai. 89
Pada bulan Mei-Oktober penduduknya berburu ikan paus dengan peralatan sederhana (kanan).
- 4.1 Nekara Dongson (Viet Nam) penyebarannya di Nusantara 100
cukup luas, mulai dari belahan barat - timur dan utara - barat. Ini menunjukkan perpindahan dan penyebaran manusia dari satu pulau ke pulau lain.
- 4.2 Cetakan (dok. Imam DKP) 105

4.3	Genta (dok. Imam DKP)	105
4.4	Botol Persia (dok. Imam DKP)	105
4.5	Botol Persia (dok. Imam DKP)	105
4.6	Kendi Keramik (dok. Imam DKP)	105
4.7	Mangkuk Keramik (dok. Imam DKP)	105
4.8	Relief yang menggambarkan perahu (kiri) dan kapal (kanan) pada Candi Borobudur (dok. Puslitbang Arkenas).	107
4.9	Relief yang menggambarkan perahu (kiri) dan kapal (kanan) pada Candi Borobudur (dok. Puslitbang Arkenas).	107
5.1	Jala dibuat dari benang nilon. Biasa dipakai secara perorangan untuk mencari ikan di air dangkal, seperti di sungai, pantai dan danau.	126
5.2	Jala dibuat dari benang nilon. Biasa dipakai secara perorangan untuk mencari ikan di air dangkal, seperti di sungai, pantai dan danau.	126
5.3	<i>Bagan terapung</i> ditempatkan pada sepasang perahu (<i>catamaran</i>) (kiri), dan bagan statis di perairan dangkal (kanan)	128
5.4	<i>Bagan terapung</i> ditempatkan pada sepasang perahu (<i>catamaran</i>) (kiri), atau kadang-kadang pada sisi perahu seperti cadik di Labuhan Bajo, Sumbawa (kanan)	128
5.5	Memperbaiki bagan terapung di sebuah muara sungai.	129

5.6	Menjaring ikan pada sebuah teluk yang tenang.	133
5.7	Seperangkat peralatan nelayan yang biasa dibawa ketika mencari ikan. Semuanya dibuat dari bambu.	134
5.8	Tombak	136
5.9	Berburu ikan paus dengan menggunakan tombak di Lamalera, Flores	138
5.10	Sejenis perangkat dari bambu yang biasa dipakai di tempat yang berair dangkal.	139
5.11	Pasar terapung di Sungai Barito, Banjarmasin. Para pedagang membawa dan menjajakan barang dengan menggunakan perahu (dok. Dewa Ng.).	140
5.12	Perkampungan suku Banjar di Kalimantan Selatan (dok. Nurhadi Rangkuti).	145
5.13	Rumah tinggal Suku Laut di perairan dangkal.	150
5.14	Sekeluarga orang Ameng Sewang di atas perahu dari daerah Bangka (<i>Suasana</i> , Agt. 1987)	151
5.15	Perkampungan orang Bajau di atas air (dok. Budpar)	152
5.16	Sejak usia dini anak-anak orang Sekak sudah mengenal laut dan bermain di sampan (dok. Garuda)	153
5.17	Permukiman di desa Sungsang di muara sungai Musi (dok. Bambang Budi Utomo)	153
5.18	Perkampungan orang Melayu di Pulau Penyengat, Provisi Riau Kepulauan (dok. Bambang Budi Utomo)	156

DAFTAR TABEL

No.	Keterangan	Hlm
3.1	Tabel 1. Nama-nama kayu untuk membuat bakal jukung	66
4.1	Tabel 2. Pelayaran Laksamana Chêng Ho	113

DAFTAR SINGKATAN

- Amerta* : *Amerta*, Warna Warta Kepurbakalaan. Diterbitkan oleh Dinas Purbakala Republik Indonesia, sekarang oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional.
- BÉFEO* : *Bulletin de l'École Française d'Extrême-Orient*. Paris, Hanoi, Saigon, École Française d'Extrême-Orient
- BKI* : *Bijdragen tot de Taal-, Land-, en Volkenkunde*. Uitgegeven door het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land-, en Volkenkunde, s'Gravenhage, Leiden.
- Djåwå* : *Djåwå*. Tijdschrift van het Java Instituut. Surakarta, Yogyakarta.
- ENI* : *Enciclopædie van Nederlansch-Indië*
- FK-UGM* : Fakultas Kedokteran Universitas Gajah Mada
- FSK-UGM* : Fakultas Sastra dan Kebudayaan Universitas Gajah Mada
- FSUI* : Fakultas Sastra Universitas Indonesia
- IJNA* : *International Journal Nautical Archaeology*
- JBG* : *Jaarboek van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*
- JRAS* : *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*. London.

- JMBRAS* : *Journal Malayan Branch and Royal Asiatic Society*. London
- KBG* : Koninklijk Bataviaasch Genootschaps van Kunsten en Wetenschappen.
- KIPN I* : Kongres Ilmu Pengetahuan Nasional Pertama
- LIPI* : Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia
- MISI* : *Majalah Ilmu-ilmu Sastra Indonesia*. Diterbitkan oleh Jajasan Penerbitan Karja Sastra, Ikatan Sardjana Sastra Indonesia, Djakarta.
- NBG* : *Notulen van de Directievergaderingen van het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*. Batavia, Albrecht & Co., 's- Gravenhage, Martinus Nijhoff.
- NION* : *Nederlandsch-Indië Oud & Nieuw*
- OJO* : *Oud-Javaansche Oorkonden*. Nagelaten transcripties van wijlen Dr. J.L.A Brandes, uitgegeven door Dr. N.J Krom. Batavia, Albrecht & Co., 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1913 (VBG, LX).
- OV* : *Oudheidkundig Verslag van de Oudheidkundige Dienst in Nederlandsch-Indië*. Uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen. Welte vreden, Albracht & Co., 's- Gravenhage, Martinus Nijhoff

- PEFEO* : *Publication de l'École Française d'Extrême-Orient.*
- PMP* : Proto Malayo Polinesia
- ROC* : *Rapporten van de Commissie in Nederlandsch-Indië voor Oudheidkundig Onderzoek op Java en Madoera.* Uitgegeven door het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen.
- ROD* : *Rapporten van den Oudheidkundigen Dienst in Ned erlandsch-Indië..* Uitgegeven door het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen.
- SEAMEO* : *South-East Asia Ministry Education Organization*
- SPAFA Digest* : *SEAMEO Project in Archaeology and Fine Arts Digest.*
- TBG* : *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volken kunde.* Uitgegeven door het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen.
- VBG* : *Verhandelingen van het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen.* Bata via, Albrecht & Co., 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff
- VG* : *Prof. Dr. H. Kern, Verspreide Geschriften.* 's-Graven hage, Martinus Nijhoff, 1913-1928, 15 jilid.

- VKI : *Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor de Taal-, Land-, en Volkenkunde.* 's-Gravenhage, Marti nus Nijhoff
- YAPERNA : *Bulletin Yaperna, Berita Ilmu-ilmu Sosial dan Kebu dayaan,* Yayasan Perpustakaan Nasional, Jakarta

Bab 1.
AWAL MIGRASI DI NUSANTARA

*Nenek moyangku berjiwa bahari
Pulau dan laut diseberangi
Jangan lupa akan diri
Agar bencana ta' menghampiri*

AWAL MIGRASI DI NUSANTARA

“Perahu Cina ke Indragiri. Anaklah Riau jadi nahkoda”. Itulah sepenggal kalimat dalam lagu dendang Melayu yang dulu sering didendangkan anak-anak Melayu tetapi sekarang hanya terdengar sayup-sayup sampai. Dendang Melayu dengan syairnya yang kebanyakan bernuansa laut, mengindikasikan bahwa bangsa Melayu adalah bangsa pelaut. Sebagai bangsa pelaut mereka banyak menjelajahi pulau-pulau di Nusantara. Di kawasan barat dan timur Nusantara mereka tinggal di daerah pesisir dan di muara-muara sungai. Dapat dikatakan bahwa merekalah penguasa laut sekurang-kurangnya laut di belahan barat Nusantara.

Republik Indonesia merupakan negara kepulauan dengan beragam suku, bahasa, dan budayanya. Secara fisik antar satu budaya dan budaya lain dipisahkan oleh laut. Namun dengan pendekatan sejarah maritim pemisahan itu tidak pernah ada, karena seluruh perairan yang ada di Nusantara adalah sebagai pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah itu. Dalam proses perkembangannya tingkat integrasi dapat berbeda-beda baik secara geografis maupun secara politis, ekonomis, sosial dan kultural.

Di negara yang disebut Indonesia itu berdiam sebuah bangsa besar yang mendiami wilayah dan negara kepulauan, bangsa yang heterogen dimana ada dua kelompok kehidupan, yaitu kelompok masyarakat yang mendiami wilayah pesisir dan kelompok masyarakat yang mendiami wilayah pedalaman. Kedua kelompok masyarakat ini, sadar atau tidak sadar bahwa mereka hidup dalam sebuah ketergantungan akan laut. Semuanya itu kembali pada konsep hidup dan kesadaran ruang hidup yang berasal dari heterogenitas tadi. Kemudian dalam sejarahnya, ada juga tercatat antagonis hasrat untuk saling mengendalikan dari kedua kelompok besar itu sendiri. Kelompok yang tinggal di darat berusaha untuk

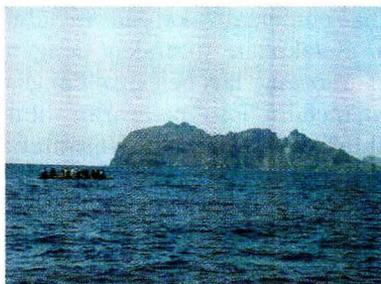
mengendalikan pesisir dengan segala upaya untuk mendapatkan hasil dari laut, dan juga sebaliknya.

Laut adalah ajang untuk mencari kehidupan bagi kedua kelompok masyarakat. Dari laut dapat dieksploitasi sumberdaya biota dan abiota, serta banyak kegiatan kemaritiman yang menjanjikan dan mempesona. Inilah yang mendorong kedua kelompok masyarakat itu menuju laut. Pada mulanya bertujuan mencari hidup dan mempertahankan hidup. Pada akhirnya bertujuan mengembangkan kesejahteraan, atau dengan kata lain membangun kejayaan dan kekayaan dari kegiatan kemaritiman. Fenomena ini pada akhirnya membentuk karakter bangsa pelaut, seperti lahirnya *Kadātuan Śrīwijaya*, Kerajaan Mālayu, Kerajaan Majapahit, Kerajaan Makassar.

Laut dapat dikatakan media pemersatu karena melalui laut orang dari berbagai bangsa melakukan interaksi dengan berbagai macam aktivitas. Melalui laut orang dari berbagai bangsa menjalankan aktivitas perekonomian melalui “jasa” pelayaran antar benua atau antar pulau. Sejak awal tarikh masehi, laut Nusantara telah diramaikan oleh kapal-kapal dari berbagai penjuru dunia. Dengan sarana transportasi air itu, komoditi perdagangan dibawa dari satu tempat ke tempat lain untuk diperdagangkan

Kepulauan Indonesia mempunyai posisi yang amat strategis. Tidak saja karena berada di antara dua benua, yaitu Asia dan Australia, tetapi juga karena kepulauan ini terletak di antara dua samudra, Pasifik dan Indonesia. Posisi ini membuat Kepulauan Indonesia menjadi tempat persilangan budaya dalam pergaulan antar bangsa di kawasan ini. Bahkan, di jaman purba kawasan ini menjadi daerah perambahan yang menantang manusia untuk menjelajahnya. Ketika permukaan air laut turun, pada jaman es, pulau-pulau di kawasan barat bergabung dengan daratan Asia menjadi Paparan Sunda, sedangkan di kawasan timur Pulau Irian dan Aru bergabung dengan Daratan Australia menjadi Paparan Sahul. Di antara dua daratan luas itu, terdapat Zona Wallacea yang ditempati oleh Pulau Sulawesi dan pulau-pulau kecil lainnya yang kini termasuk wilayah Maluku dan Nusatenggara.

Sepanjang sejarah, Zona Wallacea tidak pernah bergabung dengan Paparan Sunda maupun Paparan Sahul, dan selalu dikelilingi oleh lautan dalam. Karena itu, kawasan ini sering dianggap sebagai “penghalang” persebaran manusia purba. Namun, hasil penelitian *arkeologis di Zona Wallacea menunjukkan kawasan ini* ternyata telah dihuni oleh manusia purba sejak sekitar 800.000 tahun yang lalu, sebagaimana dibuktikan dengan temuan alat-alat batu purba bersama-sama dengan fosil gajah purba, *Stegodon* kerdil di Flores. Temuan ini sekaligus memastikan bahwa pada kala itu manusia purba *Homo erectus* di Indonesia telah mempunyai kemampuan melintasi selat-selat di antara pulau-pulau antara Bali hingga Flores. Diduga, *Homo erectus* telah mampu merakit bambu menjadi perahu sederhana untuk menyeberangnya. Para ahli yakin, inilah budaya pelayaran yang paling awal di dunia.



Eksperimen tim peneliti Liang Bua (Flores) menyeberang selat dengan menggunakan rakit. Tujuannya bagaimana manusia purba menyeberang dari satu pulau ke pulau lain dengan teknologi transportasi air yang sederhana (dok. Tim Penelitian Situs Liang Bua).

Kegiatan pelayaran laut di Kepulauan Indonesia rupanya semakin meningkat dengan kedatangan manusia *Homo sapiens*, sekitar 75.000 tahun lalu. Secara fisik, manusia *Homo sapiens* jauh lebih maju dari *Homo erectus* dan sudah seperti manusia sekarang. Meskipun budayanya belum begitu berkembang, tetapi mereka ternyata sudah tersebar lebih luas di Nusantara. Bukti-bukti arkeologis menunjukkan *Homo sapiens* telah mampu menyeberangi lautan luas dari Pulau Timor ke Benua Australia yang paling sedikit berjarak 90 km., pada sekitar 60.000 tahun

yang lalu. Mereka menjadi perintis penghunian benua yang secara ekologis berbeda dengan daratan Asia. Dengan beradaptasi pada lingkungan pantai, mereka terus bermigrasi sepanjang pantai hingga mencapai Semenanjung Huon di Papua Nugini sekitar 40.000 tahun yang lalu. Pada saat yang hampir bersamaan, *Homo sapiens* yang tinggal di pesisir timur Kalimantan mulai berlayar menyeberangi Selat Makassar untuk menghuni Sulawesi Selatan dan keturunan mereka terus bermigrasi ke utara hingga mencapai pulau-pulau kecil di Kepulauan Talaud sekitar 30.000 tahun lalu. Sementara itu, dari sekitar daerah Kepala Burung di Papua Barat, pada sekitar 30.000 tahun lalu juga, manusia mulai menjelajahi Kepulauan Maluku Utara. Gua Golo di Pulau Gebe menyimpan bukti-bukti kehidupan manusia tertua di daerah ini sejak sekitar 32.000 tahun lalu. Persebaran manusia ke pulau-pulau itu tidak akan mungkin dapat dilakukan apabila teknologi pelayaran yang dikuasai manusia pada saat itu tidak cukup handal. Karena itu, hampir dapat dipastikan penghuni Kepulauan Indonesia telah mengembangkan penyeberangan laut sehingga dapat menghuni pulau-pulau terpencil sekalipun. Hingga kini belum dapat diketahui teknologi menyeberangi laut seperti apa yang telah berkembang pada kala itu.

Tanda-tanda menyeberangi pulau yang lebih teratur baru mulai tampak sekitar 10.000 tahun yang lalu. Di beberapa pulau di Maluku Utara terdapat bukti bahwa *wallaby*, sejenis kanguru yang hanya terdapat di Paparan Sahul, telah dibawa orang dari Irian ke pulau-pulau tersebut. Mungkin sekali, binatang ini dibawa orang sebagai bahan makanan untuk memenuhi kebutuhan protein hewani, karena terbatasnya hewan yang hidup di pulau-pulau tersebut. Hal ini menunjukkan interaksi yang cukup intensif antara kepulauan Maluku dan Irian.

Naiknya permukaan air yang relatif cukup cepat dari sekitar 150 meter di bawah muka air laut yang sekarang pada sekitar 20.000 tahun lalu hingga mencapai muka air laut yang sekarang pada sekitar 8.000 tahun yang lalu, diduga menjadi salah satu faktor yang mendorong penghuni kepulauan Nusantara untuk mengembangkan teknologi penyeberangan laut yang lebih baik. Daratan rendah

dan luas di Paparan Sunda secara bertahap mulai tergenang dan pulau-pulau besar seperti Kalimantan, Sumatra, dan Jawa mulai terpisah. Karena itu, komunikasi di antar para penghuni kawasan itu tidak lagi dapat hanya mengandalkan hubungan darat. Sarana komunikasi dan transportasi air mulai dikembangkan untuk menjaga kesinambungan hubungan antar komunitas. Pemecahan yang logis dari kebutuhan ini adalah jaringan pelayaran. Memang ada pendapat yang menyatakan bahwa peradaban bahari yang maju justru berkembang pertama kali di Paparan Sunda. Stephen Oppenheimer, misalnya, membayangkan ketika Paparan Sunda mulai digenangi oleh air laut, sebagian para petani yang tinggal di daratan ini mulai mengembangkan teknologi pelayaran. Ketika air laut semakin mendesak mereka berpindah dan menyebar luas ke berbagai penjuru dunia. Bahkan, ia menyatakan bahwa munculnya berbagai peradaban dunia didorong oleh para migran dari Paparan Sunda. Seperti Mesopotamia, India, Tiongkok, dan Pasifik, para pendatang dari Paparan Sunda telah mendorong perkembangan budaya setempat sehingga muncul peradaban tinggi di tempat-tempat tersebut. Sayangnya sekali, bukti-bukti perkembangan teknologi pelayaran ketika itu belum dapat diperoleh. Pendapat Oppenheimer pun masih lebih banyak berupa hipotesis yang belum didukung oleh data yang kuat. Barangkali, hal ini disebabkan karena banyak situs arkeologis yang dihuni ketika itu kini berada di bawah laut.

Gambaran yang lebih jelas tentang budaya bahari bangsa Indonesia mulai muncul bersamaan dengan persebaran penutur bahasa Austronesia ke Kepulauan Indonesia dan Pasifik. Persebaran ini terjadi sejak sekitar 4.500 tahun yang lalu dan dianggap sebagai peristiwa fenomenal di dunia. Para penutur rumpun bahasa Austronesia kini berjumlah lebih dari 350 juta orang dan tersebar dari Madagaskar di barat hingga Easter Island di timur, dan dari Taiwan dan Mikronesia di utara hingga New Zealand di ujung selatan. Sejauh ini, teori yang paling mendapat dukungan untuk menjelaskan persebaran ini adalah teori '*Out of Taiwan*'. Dengan didasari oleh data arkeologi maupun linguistik, teori ini menyatakan bahwa nenek moyang para penutur bahasa Austronesia berasal dari Taiwan atau Formosa dan New Zealand menjadi pulau

tak berpenghuni yang paling akhir dikolonisasi oleh para penutur Austronesia, sekitar 800 tahun yang lalu. Dengan kata lain, proses persebaran dan kolonisasi oleh para penutur Austronesia sehingga menghuni lebih dari separuh belahan bumi ini terjadi hanya kurang dari 3.500 tahun. Jika dibandingkan dengan persebaran penutur bahasa lainnya, persebaran ini sangat cepat. Hal ini disebabkan karena persebaran penutur bahasa Austronesia didukung oleh budaya bahari yang sangat unggul.

Persebaran para penutur Austronesia dapat dibagi menjadi beberapa tahap, yang sekaligus dapat memberikan petunjuk bagaimana perkembangan budaya bahari berkembang di Kepulauan Indonesia. Tahap-tahap tersebut adalah awal perkembangan bahasa dan budaya di Formosa, persebaran awal, persebaran lanjutan, interaksi antar wilayah, dan regionalisasi.

1.1 Perkembangan Awal di Formosa

Bahasa Austronesia dan budaya para penuturnya mulai muncul sebagai budaya yang khas di Formosa setelah mereka bermigrasi dari daratan Tiongkok Selatan (mungkin sekitar Fujian atau Guangdong) ke pulau ini sekitar 6,000 tahun lalu. Kemunculan budaya khas ini ditandai antara lain dengan penggunaan bahasa Austronesia awal (*Initial Austronesian*) yang berbeda dari bahasa yang digunakan di daratan Asia ketika itu, yaitu bahasa Austrik dan turunannya rumpun bahasa Austroasiatik. Dari segi arkeologis, budaya ini ditandai dengan munculnya himpunan artefak Dapenkeng di Taiwan Utara, sekitar 5.500 tahun lalu. Secara umum, budaya ini masih menunjukkan cirinya sebagai budaya masyarakat petani.

Budaya dan bahasa ini segera terpecah menjadi beragam budaya dan dialek lokal sekitar 4,700 tahun lalu yang didukung oleh kelompok-kelompok yang memisahkan diri dari bangsa induknya. Pada tahap ini belum diketahui benar sejauh mana budaya bahari telah mewarnai kehidupan komunitas awal para penutur Austronesia. Dari pelacakan linguistik, agak sulit diketahui

apakah penutur Proto-Austronesia memiliki teknologi pelayaran. Kalau merujuk pada kosakata beberapa bahasa di Taiwan saat ini, mungkin saja komunitas awal Austronesia telah mengenal perahu sederhana yang didayung dan menggunakan layar, seperti kano. Hal ini wajar, mengingat mereka telah mampu menyeberangi selat antara daratan Tiongkok dan Pulau Formosa. Sementara itu, penelitian arkeologis di Kepulauan Pescadores (Peng-hu) di Selat Taiwan menunjukkan bahwa pelayaran laut telah memungkinkan eksplorasi bahan batu untuk kapak di pulau terpencil itu oleh komunitas yang tinggal di Taiwan sejak 6.000 tahun lalu.

1.1.1 Persebaran Awal

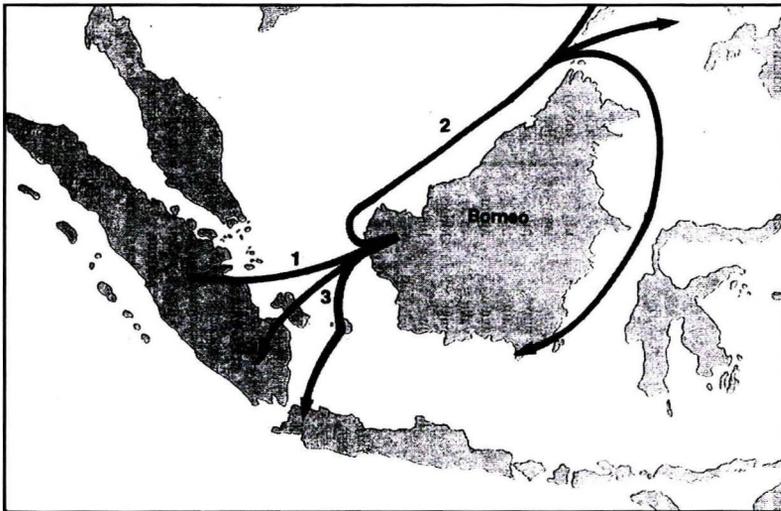
Sekitar 4,500 tahun lalu mungkin sudah ada kelompok-kelompok kecil penutur Austronesia yang mulai menjelajahi kepulauan Asia Tenggara, khususnya ke Filipina Utara bahkan mungkin sekali hingga ke Kalimantan Utara. Persebaran awal ini dimaksudkan sebagai upaya untuk menjajagi daerah yang nantinya akan dapat dimukimi, sebagaimana yang umum terjadi dalam proses migrasi. Dengan bekal kemampuan berlayar yang cukup, tampaknya tidak ada kesulitan bagi mereka untuk mengarungi lautan mengunjungi pulau-pulau di Filipina. Penelitian di kepulauan Batanes dan Luzon Utara telah menunjukkan jejak-jejak migrasi awal penutur Austronesia ini yang mulai menghuni kawasan ini sekitar 4,500 tahun lalu. Ketika kelompok ini mulai pindah ke Kepulauan Filipina, bahasa mereka pun mulai berubah, sehingga akhirnya menjadi bahasa Proto Malayo Polynesia (PMP).

Yang menarik dicatat, kosa kata PMP mencerminkan terjadinya perkembangan yang sangat penting di bidang pelayaran. Banyak kosakata baru muncul untuk memberikan uraian rinci tentang bagian-bagian perahu, di antaranya beberapa cara berlayar, dayung, kemudi, layar, tempat duduk melintang di kano, dan jangkar. Berdasarkan rekonstruksi kosakata ini, diduga kuat justru di kawasan perairan Filipina dan Indonesia itulah inovasi teknologi pelayaran terjadi. Pada saat itu mulai digunakan perahu bercadik yang cukup canggih dengan beberapa variasi bentuknya. Inovasi itu

merupakan suatu bentuk adaptasi terhadap lingkungan yang lebih banyak berupa lautan dengan pulau-pulau yang relatif kecil.

1.1.2 Persebaran Lanjutan

Segera setelah bahasa PMP terbentuk, dengan bekal teknologi pelayaran yang makin canggih, para penuturnya terus menyebar luas. Ada yang bermigrasi ke arah timur menuju ke Micronesia, ada pula yang menuju ke arah selatan melalui Filipina Selatan memasuki Kalimantan, Sulawesi, dan Maluku Utara. Selanjutnya, dari Kalimantan dan Sulawesi gerak migrasi ini mengarah ke Jawa dan Sumatra, dan Semenanjung Tanah Melayu. Sementara itu, gerak migrasi lainnya terjadi dari Maluku Utara ke selatan menuju ke Nusa Tenggara dan ke timur ke pantai utara Irian Barat, dan bahkan terus ke timur hingga ke Kepulauan Bismarck di Pasifik. Persebaran ini mungkin berlangsung dari 4.000 hingga 3.300 BP. Salah satu ciri budaya yang menonjol adalah gerabah berpoles merah (*redslipped pottery*) yang ditemukan tersebar luas di daerah-daerah tersebut.



Migrasi Proto Melayu dari Kalimantan Barat ke Sumatra menurut Nothofer, 1966.

Kemampuan mengarungi lautan jarak jauh rupanya telah mendorong migrasi 'loncat katak' (*leap-frogging process*) pada tahap ini. Artinya, mereka bermigrasi langsung ke daerah-daerah yang cukup jauh dengan melewati begitu saja daerah-daerah yang dekat. Dengan cara ini, para penutur PMP dapat mencapai Melanesia Barat dalam waktu yang relatif singkat, mungkin hanya satu-dua abad sejak migrasi dimulai dari Filipina-Indonesia Utara. Migrasi 'loncat katak' ini disertai juga dengan migrasi arus mudik ke tanah asalnya. Barangkali, tempat-tempat penting yang jadi batu loncatan dan persinggahan adalah Halmahera, Kepala Burung, dan Kepulauan Bismarck. Tempat-tempat itulah yang nantinya menjadi pusat perkembangan bahasa-bahasa Proto Central Malayo-Polynesia, Proto Eastern Malayo-Polynesia, dan Proto-Oceanic. Dari pusat-pusat ini wilayah lain di sekitarnya lalu dikolonisasi. Hubungan seperti itu tidak akan dapat terjadi tanpa adanya sarana hubungan laut yang cukup canggih.

Geoffrey Irwin, ahli arkeologi yang juga pelayar tangguh, menduga daerah laut antara Filipina-Indonesia Utara hingga ke Melanesia menjadi semacam koridor pelayaran (*voyaging corridor*) bagi komunitas penutur Austronesia awal. Di sepanjang koridor inilah mereka berlatih dan mempraktekkan berbagai teknologi pelayaran baru, sehingga teknologi perkapalan dan kemampuan berlayar komunitas Austronesia menjadi berkembang pesat. Sangat mungkin, perahu kano ganda justru berkembang di koridor pelayaran ini. Wal Ambrose dan beberapa ahli lainnya secara lebih khusus menunjuk daerah antara Maluku dan Melanesia sebagai tempat inovasi teknik pelayaran jarak jauh, termasuk kano ganda. Memang dengan teknologi kano ganda, muatan perahu menjadi lebih banyak, sehingga memungkinkan mengangkut orang dan bekal yang lebih banyak untuk pelayaran jarak jauh. Kano ganda dengan dua lunasnya (model ini dikenal sebagai *katamaran*) tentu mampu memecah gelombang dengan lebih baik dibanding lunas besar dan masif. Karena itu, kano ganda dapat bergerak lebih cepat di permukaan laut.

W. Wahdi mencoba merekonstruksi perkembangan bentuk dan teknologi perahu Nusantara. Dari hasil penelitiannya, ia dapat

menunjukkan bahwa sarana angkutan air yang paling awal pada masyarakat penutur Austronesia adalah rakit-rakit bambu yang kemudian sedikit berkembang dengan menggunakan balok-balok kayu yang digabungkan. Balok-balok kayu itu kadang diceruk bagian dalamnya (*dug-out*) sehingga mirip kano. Rakit dari balok kayu ini kemudian berkembang menjadi perahu berlunas ganda (*double canoe*) atau katamaran. Selanjutnya, bentuk yang berkembang adalah perahu kano ganda tetapi salah satu kano hanya dipakai sebagai penyeimbang (*asymetrical double canoe*). Bentuk ini lalu berkembang menjadi perahu bercadik tunggal, dan akhirnya muncul perahu bercadik ganda.

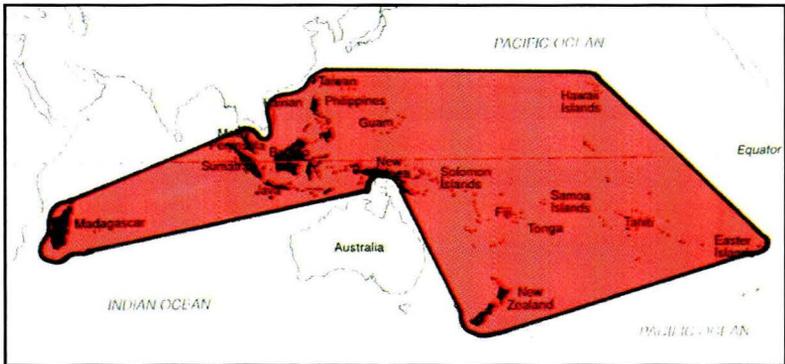
1.2 Interaksi Antar Wilayah

Pola migrasi dengan loncat katak menciptakan jaringan interaksi yang luas, karena selalu ada kecenderungan komunitas yang tinggal di daerah baru untuk tetap menjalin hubungan dengan komunitas induknya di tanah asal. Kecenderungan ini difasilitasi dengan transportasi yang cukup canggih maupun adanya bahasa serumpun yang tentunya bisa menjadi *lingua-franca*. Secara linguistik, pola hubungan terus menerus ini terekam pada pola hubungan antar bahasa dalam rumpun Austronesia. Menurut Malcolm Ross perbedaan bahasa-bahasa Austronesia yang muncul dari PMP lebih disebabkan karena hadirnya dialek baru dan bukan disebabkan karena terpisahnya komunitas baru dari komunitas induknya (*language split*).

Pada tahap inilah terjadi apa yang disebut sebagai proses global (*global process*) yang seringkali disamakan dengan globalisasi. Namun, menurut Jonathan Friedman, proses Global mempunyai dimensi interaksi yang lebih luas dan dapat dilihat sebagai 'meluasnya interaksi antar beragam cara hidup atau budaya sedemikian rupa sehingga semua komunitas yang terlibat di dalamnya merasa hidup dalam satu kampung besar (*global village*). Terjadinya proses global dapat diukur antara lain dengan meningkatnya saling keterhubungan (*interconnection*), saling ketergantungan (*inter-dependency*), serta adanya pertukaran dan

pergerakan manusia, citra (budaya), dan barang (*exchange of people, image, and commodity*).

Unsur penting yang mendorong proses global adalah terjadinya percepatan di bidang komunikasi dan transportasi yang pada gilirannya mengakibatkan interaksi antar berbagai pihak menjadi lebih sering dan cepat, karena waktu tempuh antar berbagai tempat menjadi makin pendek. Tentunya, hal ini dapat terjadi jika didukung oleh inovasi bidang teknologi komunikasi-transportasi maupun adanya *lingua-franca* yang dipakai secara luas. Siapa yang menguasai kedua unsur tersebut akan dapat memainkan peran dominan dalam proses global. Dalam masyarakat tradisional, interaksi silang budaya seringkali dipacu oleh kebutuhan akan 'barang bermartabat' (*prestige goods*), yaitu benda-benda yang lebih bernilai sosial atau simbolik daripada fungsional. Memiliki 'barang bermartabat' dipandang sebagai cara utama untuk mengekspresikan identitas diri. Itulah yang terjadi setelah penutur Austronesia tersebar luas.



Kawasan pengguna rumpun bahasa Austronesia

Meningkatnya saling keterhubungan dan saling ketergantungan di kawasan sebaran para penutur Austronesia saat itu setidaknya dibuktikan dengan ditemukannya himpunan artefak (*assemblages*) yang cenderung sama di kawasan itu. Bahkan, temuan obsidian yang berasal dari Talasea (Kepulauan Bismarck) di Situs

Bukit Tengkorak (Sabah) membuktikan ada jaringan pertukaran barang jarak jauh (*long distance-exchange*), dari Borneo hingga Fiji yang terpisah sekitar 6.500 km. Malahan tidak tertutup kemungkinan, pertukaran jarak jauh ini sudah melibatkan komunitas di daratan Asia, terutama Tiongkok Selatan. Bilah-bilah kecil dari batu agat yang ditemukan di Situs Bukit Tengkorak mirip sekali dengan yang ditemukan di daerah Guangzhou. Pertukaran barang jarak jauh ini menunjukkan peran budaya bahari Austronesia yang begitu besar. Hampir dipastikan, ketika itu para pengelana laut (*sea-nomad*) berperan besar dalam proses ini. Kehidupan mereka mungkin tidak jauh berbeda dengan komunitas-komunitas yang kini masih menjalani kehidupan seperti itu.

Dalam proses global ini, budaya penutur Austronesia menjadi budaya yang dominan. Karena itu, gaya hidup penutur Austronesia yang dicirikan oleh kehidupan di pemukiman kampung terbuka dengan rumah panggung, pemanfaatan arborikultura dan hortikultura, ternak binatang (babi, anjing, ayam), kebiasaan makan sirih, penggunaan beliung batu, perhiasan kerang, pembuatan gerabah, teknologi pelayaran, dan penggunaan bahasa Proto-Malayo-Polynesia menjadi rujukan dan diserap oleh komunitas-komunitas yang terlibat dalam proses global tersebut, termasuk penutur bahasa-bahasa Papua.



Rumah bertiang atau rumah kolong adalah rumah tinggal sukubangsa Melayu. Dibangun di atas tiang baik yang ada di darat maupun di atas air (dok. *History of Sumatra*, 1966 dan *Indie Cultureel* 1936).

Budaya konsumtif juga muncul pada saat ini. Obsidian, gerabah berhias, dan artefak kerang tampaknya menjadi 'barang bermartabat' yang amat digemari. Sesuai dengan pola yang terjadi dalam proses global, segera saja produksi barang-barang bermartabat ini mengalami desentralisasi. Dalam konteks inilah, dapat dijelaskan mengapa gerabah hias tera gerigi sebagai ciri khas budaya Lapita muncul di kepulauan Bismarck dan wilayah Oseania lainnya. Menonjolnya hiasan tera gerigi pada gerabah Lapita membuktikan adanya keinginan dari komunitas penutur Austronesia di daerah baru itu (Melanesia Barat) untuk mendapatkan identitas budaya mereka sendiri.

Proses glokalisasi pun terjadi pada tahap ini. Adanya kemiripan pola hias gerabah di situs-situs budaya Lapita, Bukit Tengkorak (Sabah), dan Kalumpang (Sulawesi Tengah) setidaknya mengindikasikan hal itu. Kemiripan pola-pola hiasan gerabah itu harus dilihat sebagai upaya melokalkan budaya global untuk mendapatkan identitas budaya mereka. Fenomena glokalisasi juga dapat menjelaskan mengapa hingga saat ini sebaran himpunan gerabah terawal di kawasan ini tidak menunjukkan pola urut yang lebih tua berada di dekat asal-usul budaya dominan (lihat penjelasan terdahulu). Selain itu, adanya kantong-kantong penutur bahasa non-Austronesia, seperti bahasa Papua yang masih dipakai di Halmahera Utara, Morotai, Timor, Alor, New Britain timur laut, New Ireland tengah, dan Bougainville juga menguatkan terjadinya fenomena glokalisasi.

1.3 Regionalisasi

Dalam perjalanan sejarah terbukti, proses global tidak berlangsung selamanya. Proses ini hanya merupakan satu tahap dalam proses berulang (siklus). Proses Global akan diikuti oleh proses fragmentasi atau regionalisasi. Biasanya ini diawali dengan gegar (*disorder*) dalam tatanan yang ada disebabkan oleh desentralisasi, glokalisasi, dan kompetisi di antara komunitas atau budaya lokal yang selalu mencari identitasnya sendiri. Semua proses itu bekerja bersama dan mendorong merosotnya hegemoni

budaya dan ekonomi global. Hal ini tidak saja terjadi pada tingkat global, tetapi dampaknya terus merambat pada tingkat lokal dan bahkan individual. Pada taraf ini akan terjadi keresahan hingga kekacauan sosial, malah mungkin peperangan, yang lalu diikuti dengan penataan struktur sosial dan penciptaan budaya baru sampai terbentuknya zona hegemoni atau zona transaksi yang baru. Dalam hal ini, religi dan etnisitas menjadi salah satu sumber pencarian identitas baru.

Menjelang 2.500 BP, proses global yang terjadi di kepulauan Asia Tenggara hingga Oseania memasuki tahap akhirnya. Ada indikasi, saling keterhubungan dan ketergantungan antara wilayah Kepulauan Asia Tenggara di barat dengan Melanesia Barat di timur merenggang. Konflik sosial dan bahkan perang terjadi sebagaimana tercermin dari munculnya artefak baru berupa mata tombak dari obsidian. Pertukaran dan perdagangan antar wilayah makin menyempit secara geografis dan berkurang baik dalam intensitas maupun besarnya.

Sementara itu, kawasan kepulauan Indonesia rupanya mulai muncul kecenderungan baru. Para pelaut-pedagang tampaknya mulai lebih banyak terlibat dengan jaringan pertukaran-perdagangan yang mulai terbangun antara Mediteran-India-Tiongkok. Melalui jaringan inilah, komoditas penting dari Indonesia timur, seperti cengkeh, pala, bulu burung, dan kayu wangi, mulai diperkenalkan ke dunia barat. Sebaliknya, barang-barang dari barat, seperti logam (khususnya besi), manik-manik, dan perhiasan batu hijau (jade), mulai memasuki kawasan barat Nusantara. Dari pengamatan terhadap sebaran jenis artefak tertentu, rupanya terdapat dua jaringan pertukaran lewat laut pada beberapa abad menjelang Masehi. Satu jaringan meliputi wilayah Filipina selatan, Sabah, Sulawesi Utara, dan Maluku Utara (mungkin hingga Irian Barat), sedang jaringan lain menghubungkan Semenanjung Tanah Melayu, Sumatra, Kalimantan selatan dan barat laut, Jawa, Nusatenggara dan mungkin Irian Barat bagian selatan.

Hubungan dengan Tiongkok Selatan dan Indocina semakin meningkat ketika teknologi logam Budaya Dongson berkembang

pesat. Benda-benda hasil budaya Dongson, antara lain nekara dan kapak perunggu, rupanya menjadi 'barang bermartabat' baru bagi penduduk Nusantara. Karena itulah, para pelaut Austronesia bertambah sering berlayar ke wilayah tersebut. Bahkan, komunitas penutur Austronesia mulai terbentuk di daratan Asia sejak 2.500 tahun yang lalu dan hingga kini tetap menghuni beberapa daerah di Vietnam. Nekara perunggu tersebar lewat jalur selatan, sedangkan kapak perunggu lewat kedua jaringan. Jaringan nekara rupanya lalu merupakan jalur persebaran pengaruh budaya India. Buktinya, kerajaan-kerajaan bercitra Hindu-Buddha hanya muncul di sepanjang jalur nekara ini, terutama di Sumatra, Jawa, Kalimantan Timur, Kalimantan Barat, dan Bali.

1.4 Perkembangan Hingga Menjelang Masa Sejarah

Perkembangan budaya bahari di Kepulauan Indonesia tentu tidak berhenti pada tahap regionalisasi. Di Indonesia, budaya bahari terus menjadi bagian penting hingga memasuki jaman sejarah. Bahkan, karena kemampuan pelayaran jarak jauh ini masyarakat di Kepulauan Indonesia mulai berkenalan dengan peradaban India. Kerajaan-kerajaan awal seperti Śrīwijaya, Mālayu, Matarām Kuno, dan bahkan hingga Siṅhasāri dan Majapahit dapat berkembang kuat karena dilandasi oleh kemajuan budaya baharinya.

Penelitian para ahli di bidang kebaharian akhir-akhir ini makin banyak memberikan data yang mendukung peran bangsa Indonesia sendiri yang membawa pengaruh India ke kepulauan Indonesia. Wahdi, misalnya, menganggap pelayaran ke India lebih banyak dilakukan oleh para pelaut Austronesia. Alasannya, ketika itu teknologi pelayaran India belum secanggih teknologi pelayaran Austronesia yang telah lama berakar di Kepulauan Nusantara. Bahkan, tidak tertutup kemungkinan para pelaut Austronesia telah melayari kawasan yang sangat luas dari Maluku, Tiongkok Selatan hingga ke Laut Merah menjelang awal abad Masehi. Harus diingat, mungkin sekali para pelaut Austronesia telah melayari perairan Laut Tiongkok Selatan sejak lebih dari 2.500 tahun yang lalu. Batu-batu agat yang ditemukan di Bukit Tengkorak Sabah membuktikan

hal itu. Karena pelayaran mereka itulah, cengkeh mulai dikenal di Tiongkok maupun Eropa. Di Tiongkok, sejak dinasti Han (abad ke-2 SM – 2 M), cengkeh dikunyah sebagai penyedap bau mulut oleh para pejabat ketika mereka hendak menghadap kaisar. Di Eropa, pada abad ke-1 Masehi, seorang naturalis Romawi bernama Pliny menyebutkan adanya perahu dari timur yang membawa rempah-rempah (cengkeh). Sangat mungkin benda-benda perunggu dari Dongson juga dibawa oleh para pelaut Austronesia.

Pelayaran para pelaut Austronesia di Laut Tiongkok Selatan juga dicatat dalam sejarah Tiongkok, terutama ketika Dinasti Han mulai berkuasa atas daratan Tiongkok sekitar abad ke-2 SM. Menurut catatan sejarah Dinasti Han Awal yang disusun oleh pejabat Tiongkok Ban Gu (32 – 92 Masehi), sejak Kaisar Wu Di (140 – 87 SM) berkuasa hubungan dagang antara India dan Tiongkok melalui Asia Tenggara mulai terjalin. Para pedagang Tionghoa pergi ke selatan menumpang kapal-kapal orang Yue, sebutan untuk penutur Austronesia, hingga ke pesisir tenggara Thailand lalu ke Semenanjung Tanah Melayu, mungkin sekali Tanah Genting Kra. Dari sini, mereka mengambil jalan darat hingga ke pantai barat. Selanjutnya, mereka akan meneruskan perjalanan lewat laut hingga sampai ke Huangzhi atau Gangga di India.

Namun, hubungan antara India dan Asia Tenggara, termasuk kepulauan Indonesia bagian Barat, diduga kuat sudah terjalin beberapa abad sebelum abad ke-2 SM. Temuan manik-manik kaca di Thailand, Semenanjung Tanah Melayu, Vietnam, dan Filipina menunjukkan komoditas dari India ini telah dipertukarkan sejak sekitar abad ke-4 SM. Sementara itu, manik-manik kaca di situs Gilimanuk berasal dari antara tahun 195 SM hingga tahun 65 Masehi. Selain itu, Pulau Sumatra (Suwarnabhūmi) dan Pulau Jawa Jawadwīpa sudah ditulis dalam *wiracarita* Ramayana dan Mahabharata yang ditulis pada abad ke-2 SM. Karena itu, dapat dipastikan hubungan antara India dan kepulauan Indonesia sudah terjadi sebelum itu.

Luasnya jaringan pelayaran kapal-kapal Nusantara pada saat itu didukung pula oleh hasil penelitian bahasa. Menurut

Adelaar, para pelaut Austronesia telah singgah di Afrika Timur lebih dari 2.000 tahun lalu. Mereka mungkin sekali adalah para pelaut dari Kalimantan. Pada beberapa abad setelah itu, hubungan antara Afrika Timur dan Kepulauan Indonesia berlanjut dengan pelayaran-pelayaran yang dilakukan para pelaut Śrīwijaya. Bahkan, mereka kemudian bermukim di Madagaskar. Karena itu, hingga kini mereka menjadi penduduk pulau itu dan tetap bertutur bahasa Austronesia.

Meskipun bukti-bukti genetika yang menunjukkan bahwa orang-orang Asia Selatan telah tinggal di pantai utara Bali sejak awal abad Masehi. Kenyataan itu tidak melemahkan dugaan bahwa para pelaut Indonesia-lah yang paling berperan dalam memperkenalkan budaya India di kawasan ini. Mungkin sekali justru orang-orang Asia Selatan itu pada awalnya datang ke Nusantara mengikuti kapal-kapal Austronesia.

Yang menarik, pengaruh budaya India yang dominan saat itu ternyata hanya terjadi di jalur selatan, yang menghubungkan daerah-daerah di sekitar Laut Jawa bagian barat. Hal itu dibuktikan dengan pola sebaran tinggalan arkeologis tertua yang bercitra budaya India. Mengapa kawasan utara dan timur laut Nusantara tidak dipengaruhi budaya India tidaklah diketahui dengan pasti. Padahal, cukup banyak komoditas dari India (khususnya manik-manik dan besi, dipertukarkan di kawasan ini. Bahkan industri pengolahan besi dan tradisi kremasi jenazah yang diduga berasal dari India cukup banyak dipraktekkan pada saat itu.

Di kawasan Indonesia timur, dapat dipastikan budaya bahari terus berkembang. Lingkungan kepulauan di kawasan itu mau tidak mau mendorong teknologi pelayaran menjadi andalan utama. Namun, sayang sekali tidak banyak data yang dapat diperoleh untuk kawasan ini, sehingga tidak dapat diketahui secara lebih rinci bagaimana perkembangan budaya bahari di daerah ini.

Bab 2.

TEKNOLOGI DAN PENGETAHUAN KEBAHARIAN

*Bintang Jadayat petunjuk nakhoda
Jadi pedoman arah tujuan
Satukan pendapat kuatkan daya
Agar Nusantara milik tuan*

TEKNOLOGI DAN PENGETAHUAN KEBAHARIAN

Setiap zaman dalam sejarahnya, kepulauan Indonesia memiliki hubungan yang erat dengan unsur-unsur maritim. Mengingat akan kondisi geografis serta latar belakang sejarahnya dapat diduga Indonesia memiliki potensi yang besar akan tinggalan yang berkaitan dengan unsur-unsur maritim. Tinggalan budaya dimaksud jelas merupakan data penting untuk dipelajari sebagai bahan mengungkap aspek kehidupan manusia pada masa lampau, khususnya yang berhubungan dengan kehidupan maritim.

Belum banyak peneliti Indonesia yang secara khusus memusatkan perhatian pada penelitian terhadap aspek-aspek maritim itu. Dalam kesempatan ini akan dicoba untuk memanfaatkan hasil penelitian arkeologi maritim - yang beberapa waktu belakangan ini seperti halnya dengan negara-negara lain di Asia Tenggara juga mulai digalakkan di Nusantara - diharapkan dapat membantu merunut kembali sejarah maritim Indonesia. Adapun materi yang digunakan berasal dari sumber-sumber berupa laporan kegiatan arkeologi atas sisa perahu yang dijumpai di beberapa situs di Indonesia dan negara sekitarnya, dengan penekanan pada aspek perkembangan dalam teknik pembangunan perahu.

Pada peta tampak bahwa penyebaran pelabuhan ternyata tidak merata di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Konsentrasi sebagian pelabuhan laut Indonesia berada di pantai timur Sumatra, pantai utara Jawa, pantai selatan Kalimantan, dan pantai barat Sulawesi. Ini dapat dikaitkan dengan keberadaan pusat-pusat perdagangan seperti Medan, Singapura, Surabaya, dan Makassar. Sebaliknya dengan letak pelabuhan-pelabuhan laut di Indonesia bagian timur, justru terpencar di banyak pulau. Sebagai sebuah tanda, dapat diartikan bahwa perdagangan antar pulau di Indonesia bagian barat ternyata lebih intensif daripada di Indonesia bagian timur. Dalam hubungannya dengan itu maka besarnya

jumlah temuan sisa runtuhannya perahu¹ di pesisir timur Sumatra jelas merupakan bukti arkeologis transportasi air yang sekaligus menjadi indikator bahwa sejak dahulu aktivitas pelayaran bagi berbagai kepentingan telah demikian intensif di Indonesia bagian barat. Berbagai sumber sejarah juga menyatakan hal yang sama.

Selain sebagai sarana transportasi, pelayaran sekaligus merupakan sarana komunikasi. Dalam perannya sebagai sarana transportasi, pelayaran mengembangkan perdagangan dan peningkatan mobilitas manusia dari satu tempat ke tempat lain. Adapun sebagai sarana komunikasi, pelayaran telah memungkinkan berlangsungnya kontak budaya antara berbagai kelompok masyarakat satu budaya dengan kelompok budaya lain. Dalam konteks politik dan kekuasaan, diketahui pula bahwa pelayaran berperan dalam mewujudkan terselenggaranya hubungan pemerintahan antara sebuah pusat kekuasaan dengan daerah di bawah pengaruhnya. Perluasan wilayah kekuasaan di negeri kepulauan seperti Indonesia, transportasi air ini sangat diperlukan.

Data sejarah dan arkeologi membawa kita pada pengenalan akan beberapa produk alam Nusantara sebagai barang dagangan utama yang transaksinya berlangsung sejak dulu, melibatkan

1 Moda transportasi air merupakan bentuk teknologi yang diciptakan untuk menghadapi tantangan alam berupa berbagai bentuk perairan. Ini menyangkut segala sesuatu yang dibuat sehingga mampu mengapung, mengangkut manusia dan bawanya, serta dapat dikendalikan ke tempat yang dituju. Berdasarkan pengertian itu dikenal adanya rakit, perahu rakit, keranjang apung, perahu lesung, perahu papan, dan sebagainya. Dalam konteks ini maka yang dimaksudkan dengan runtuhannya perahu adalah semua peninggalan berupa sisa moda transportasi air – apapun bahan maupun bentuknya – masa lalu yang terpuruk di dasar laut, terbenam dalam lumpur di rawa-rawa, danau, sungai, atau yang tertanam di daratan. Mengikuti klasifikasi berdasar bentuk, bahan, dan konstruksi, dikenal adanya perahu lesung dan perahu papan. Dalam kesempatan ini, mengingat keterbatasan informasi yang tersedia maka pembicaraan dibatasi pada sisa perahu papan saja. Sehingga walaupun belum lama berselang dijumpai runtuhannya perahu lesung (*jukung sudur*) di Kaludan Besar, Kabupaten Hulu Sungai Utara, Kalimantan Selatan dan runtuhannya perahu lesung (*jukung sudur itik*) di Pantai Cermin, Kabupaten Deli Serdang, Sumatra Utara, itu akan didiskusikan secara khusus dalam kesempatan lain.

banyak bangsa, dan kelak memacu perkembangan teknologi perahu sebagai salah satu moda transportasi air.

2.1 Teknologi Rancangbangun Perahu Nusantara

Berdasarkan hasil penelitian atas situs-situs runtuhannya perahu di Indonesia, serta memanfaatkan tinggalan sejenis di wilayah sekitarnya, dapat diketahui adanya dua tradisi kuna pembangunan perahu Asia Tenggara, yakni perahu berteknologi ikat dan pasak.

2.1.1 Teknik Ikat

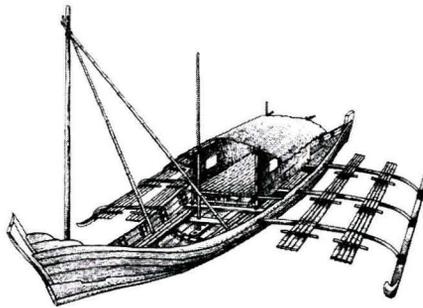
Teknik ikat artinya penggunaan tali (ijuk, *arrenga pinnata*) untuk menyatukan papan-papan badan perahu. Adapun untuk menyatukan badan perahu dengan gading-gading tetap digunakan tali ijuk tetapi “dibantu” oleh *tambuko*. Teknik semacam ini yang digunakan di Asia Tenggara (dan pada perahu Viking kuna) berbeda dengan teknik jahit di Samudera Hindia dimana tali ijuk digunakan untuk menyatukan papan-papan badan perahu dengan cara membuat simpul tali yang tidak putus-putus sebagaimana halnya orang menjahit.

Diketahui bahwa hingga saat ini, teknik ikat masih diterapkan sebagaimana dapat dilihat di berbagai tempat di Asia Tenggara, yakni Hainan (Vietnam), Filipina dan Indonesia. Di Indonesia, pembangunan perahu berteknik ikat dijumpai di Pulau Lembata/Lomblen, Nusa Tenggara Timur. Oleh masyarakat di sana, produk yang dinamakan *peledang* itu digunakan untuk menangkap ikan paus.

Contoh pemanfaatan teknik ikat dari masa lalu antara lain terlihat di Kuala Pontian, Malaysia. Pada situs di pantai timur Pahang itu, ditemukan tiga buah papan, sebuah sisa lunas dan beberapa *gading-gading*. Ukuran terpanjang papan sisa perahu itu 6,1 meter. Menarik dari sisa itu adalah penggunaan teknik ikat yang terlihat dari lubang-lubang untuk memasukkan tali pada tepi

papan. Selain itu juga terdapat lubang-lubang lain yang berfungsi sebagai tempat menanam pasak kayu. Adapun untuk menyatukan *gading-gading* dengan papan badan perahu, digunakan tali ijuk melalui *tambuko*. Berbeda dengan yang dijumpai di Indonesia, *tambuko* di Malaysia ini memiliki bentuk yang membulat. Hasil analisis terhadap sampel papan perahunya dengan metode Karbon C-14 -pun memberikan data kalibrasi antara 260--430 Masehi.

Sisa karya berteknik sejenis juga ditemukan di Thailand. Di Museum Wat Khlong Thorn, di Provinsi Krabi, Thailand Selatan, tersimpan beberapa potong kayu yang merupakan bagian struktur perahu. Benda-benda tersebut ditemukan di Situs Khuan Luk Pat. Berdasarkan persamaan bentuk dengan bagian-bagian perahu yang dijumpai di Situs Kuala Pontian, diduga bahwa sisa perahu di Wat Khlong Thom itu berasal dari sekitar awal pertengahan millenium pertama masehi.



Sisa perahu yang ditemukan di Situs Samirejo, Sumatra Selatan dibuat dengan teknik ikat seperti yang ditemukan pada perahu *balanghai*, Filipina (Dok. Bambang Budi Utomo)

Contoh lain dari teknik ikat dalam pembangunan perahu di masa lalu dijumpai di Filipina. Pada situs yang terletak di bagian utara Pulau Mindanao ini, yang ditemukan tahun 1976, dijumpai empat keping papan yang masih tertanam dalam tanah. Kekunaan itu diumumkan dalam media massa, yang dengan menggunakan ejaan Itali awal abad ke-16-nya Antonio Pigafetta dikatakan sebagai bagian dari sebuah *balanghai*, jenis perahu kuna Philipina.

Setahun kemudian, satu kilometer di sebelah tenggara lokasi temuan pertama, ditemukan lagi sembilan keping papan yang berasal dari jenis perahu yang sama. Untuk menyelamatkannya, temuan tersebut dibawa ke Museum Nasional di Manila. Lokasi kedua temuan berada di sekitar muara Sungai Butuan - yang melihat pada kondisi tanahnya merupakan bekas garis pantai masa lalu - di wilayah administrasi Ambangan, Libertad, Butuan City.

Temuan pertama yang belakangan disebut Balanghai I merupakan bagian dari sebuah perahu yang papan pembentuknya dikerjakan dengan cara dipahat. Untuk menyatukan papan-papan tersebut, digunakan pasak kayu yang ditanam pada bagian tepi. Selain itu digunakan pula teknik ikat yang tampak dari adanya *tambuko*. Pada sebuah papan yang panjangnya 9,9 meter, terdapat 9 buah *tambuko*. Adapun pada lunas perahu tersebut, yang masih tersisa sepanjang 10,6 meter, terdapat 19 buah *tambuko* yang masing-masing berukuran lebih kecil bila dibandingkan dengan *tambuko* pada papan lain. Diperkirakan bahwa perahu itu memiliki ukuran panjang 11,6 meter.

Penentuan pertanggalan dengan metode Karbon C-14 terhadap sampel dari bagian perahu menunjukkan hasil yang berbeda. Pertama menunjukkan bahwa papan perahu berasal dari abad ke-3-5 Masehi, sedangkan analisis berikutnya menyatakan bahwa papan tersebut berasal dari abad ke-13-14. Berbeda dengan Scott yakin bahwa perahu berasal dari antara abad ke 13--14, Manguin justru berpendapat berasal dari abad ke-3-5.

Balanghai II yang memiliki ukuran lebih besar juga menggunakan teknik pembangunan yang sama dengan Balanghai I. Papan-papannya berukuran sekitar 15 meter dengan lebar sekitar 20 cm dan tebal 3 cm. Papan disatukan dengan pasak kayu yang panjangnya 19 cm. Untuk menyambung lunas dan papan, pasak ditanam di bagian tepi papan dan lunas pada setiap jarak 12 cm. Sebagaimana halnya dengan Balanghai I, pada Balanghai II juga ditemui *tambuko* yang dipahatkan di bagian dalam badan perahu. Tali ijuk yang digunakan untuk menyambung papan-papan perahu ditemukan pula sisanya di Balanghai II.

Di Indonesia, pada situs-situs Kolam Pinisi, Sambirejo dan Paya Pasir, terlihat pula gambaran tentang teknik penyatuan yang menggunakan tali. Sebuah karakteristik yang menarik pada situs-situs runtunan perahu Indonesia ini adalah kehadiran secara simultan antara pasak dan tali untuk menyatukan papan-papan badan perahu. Data yang ada menunjukkan bahwa pada tahap pertama -seperti terlihat di Kuala Pontian- penggunaan pasak tidak lebih sebagai pemerkuat ikatan yang ada saja. Artinya pemanfaatan teknik ikatnya tetap dominan.

Selanjutnya Situs Sambirejo menunjukkan bagaimana pasak mulai menggantikan penggunaan tali. Pasak kayu terlihat lebih banyak berperan. Sedikit demi sedikit, simpul tali justru berfungsi hanya sebagai penguat badan perahu yang telah disatukan dengan pasak. Sebuah tahapan suplementer mulai melangkah di Paya Pasir (dan juga di Butuan); tidak ditemukan lagi penggunaan simpul tali untuk mempersatukan papan-papan badan perahu. Hanya untuk menyatukan *gading-gading* dengan papan badan perahu saja, tambuko masih digunakan, artinya masih menggunakan simpul tali.

Hal lain yang dapat diketahui dari objek tersebut dapat dikaitkan dengan keberadaan *Kadātuan Śrīwijaya*. Sisa runtunan perahu dari beberapa situs di Sumatra Selatan (Sambirejo; Kolam Pinisi; Tulung Selapan; Karanganyar) memperlihatkan bahwa teknik ikat makin bergeser perannya oleh kehadiran pasak kayu. Semakin dekatnya jarak antara lubang-lubang untuk memasukkan pasak kayu tidak lagi berfungsi hanya sebagai sarana pembantu memperkokoh sambungan tetapi justru merupakan bagian yang dominan dalam teknik pembangunan perahu tersebut.

Di Sumatra masa lalu, penyebutan pertama akan nama perahu dalam bahasa Melayu (Kuna) dijumpai dalam Prasasti Kedukan Bukit yang ditemukan di Palembang tahun 1920. Coëdés menunjukkan penggunaan kata *samwau* untuk menggambarkan perahu dari armada perang Śrīwijaya pada akhir abad ke-7.²

²*paro-terang bulan Waiśakha Dapunta Hiyāṅ naik perahu untuk "mengambil siddhayātra" // Pada hari ke tujuh paro-terang bulan Jyestha Dapunta Hiyāṅ bertolak dari Minaña sambil membawa 20.000 tentera dengan perbekalan sebanyak dua ratus (peti) berjalan dengan perahu//*

Melihat kurun waktu berlangsungnya peristiwa sebagaimana yang diceritakan dalam Prasasti Kedukan Bukit, agaknya patut dipertimbangkan kemungkinan penggunaan bentuk-bentuk perahu yang dijumpai di Sumatra Selatan sebagai salah satu model perahu masa pertumbuhan *Kadātuan Śrīwijaya*. Apabila dugaan ini benar maka pengertian samwau dalam Prasasti Kedukan Bukit mengacu pada jenis runtunan perahu di Sumatra Selatan. Sayang sekali hingga saat ini kita belum memperoleh data mengenai denah lengkap akan sebuah perahu masa itu.

2.1.2 Teknik Pasak

Perlu diperhatikan bahwa di bawah ini akan tampak adanya suatu teknik campuran dimana pasak untuk satu bagian berfungsi sebagai penguat penyatuan badan perahu.

Erat kaitannya dengan keberadaan *Kadātuan Śrīwijaya* di bagian barat Nusantara, berkenaan dengan teknik gabungan ikat dan pasak dalam teknologi pembangunan perahu, perahu-perahu abad ke-5-13 seperti yang dijumpai di Kolam Pinisi dan Paya Pasir sangat mungkin - dengan mempertimbangkan ukurannya - merupakan perahu samudera. Tidak juga diragukan bahwa runtunan perahu yang menggunakan pasak dari beberapa situs Nusantara, dahulu merupakan perahu-perahu samudera.

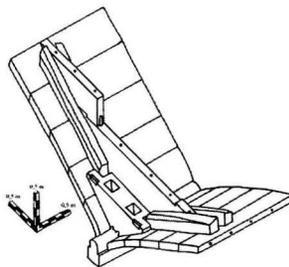
Dalam naskah Portugis abad ke 16 dijumpai deskripsi lengkap tentang *jung*³ yang mampu membawa muatan hingga 500 ton yang dibangun hanya dengan memanfaatkan teknik pasak. Tidak ada simpul tali dan tidak pula paku besi. *Gading-gading*-nya

3 Selama ini kita selalu membayangkan jung sebagai moda transportasi Tiongkok yang penampang badannya berbentuk huruf U dengan layar dari anyaman daun pandan/tikar. Sebetulnya jung dapat dikaitkan dengan kata jong, istilah teknis untuk menyebut perahu layar (besar) dalam prasasti Bali Kuna abad ke-11-12. Bersama-sama dengan jong, dikenal pula bahitra, lancang (perahu kecil), dan sambo. Kata sambo mengingatkan kita akan samwau sebagai moda transportasi air yang menyangkut pasukan Śrīwijaya sebagaimana tertera dalam Prasasti Kedukan Bukit (604 Śaka, atau sekitar akhir abad ke-7) di Palembang.

pun memanfaatkan pasak. Hingga abad ini, pinisi dari Sulawesi dan *lete* dari Madura, beberapa tahun yang lalu, perahu berteknik pasak seutuhnya yang digunakan sebagai perahu niaga hingga 250 ton masih dibuat.

Sayang sekali tidak ditemukan bukti perahu berteknik pasak murni di Asia Tenggara. Di Indonesia dan Thailand memang ditemukan situs runtuh perahu yang dibangun dengan teknik pasak tetapi yang sudah bercampur dengan pemanfaatan paku.

Berada di kedalaman sekitar 26 meter, situs yang terletak di antara Pattaya dan Pulau karang Kho Lan, di teluk Siam ini telah diteliti oleh tim dari Australia dan Thailand pada tahun 1982. Kegiatan berhasil menampakkan sisa perahu sepanjang 9 meter dengan lebar 4,5 meter.



Detail sekat 1 dan 2 pada runtuh perahu Situs Bukit Jakas (dok. Puslitbang Arkenas).

Badan perahunya berbentuk huruf V, terdiri atas tiga lapis papan yang masing-masing memiliki ketebalan sekitar 7 cm untuk lapisan papan pertama (bagian dalam perahu) dan 4 cm untuk lapisan papan kedua dan ketiga. Papan disatukan dengan pasak kayu. Petak-petak yang dijumpai dalam badan perahu terbentuk oleh adanya sekat yang masing-masing memiliki lubang jalan air dengan diameter 11 cm. Sekatnya sekaligus berfungsi sebagai pengganti *gading-gading*. Pada salah satu sekat terdapat alas tiang layar yang bentuknya sama dengan alas tiang layar pada sisa perahu

Situs Bukit Jakas. Lunas perahu dari sebatang kayu utuh yang lebar bagian bawahnya 30 cm, bagian atasnya 20 cm dengan ketebalan 30 cm.

Keluaran dari analisis Karbon C-14 terhadap potongan kayunya, menunjukkan bahwa sisa perahu yang memuat keramik Sawankhalok (Thailand) dan *lingot de plomb* (batangan timah) itu berasal dari sekitar abad ke-14-15.

Contoh berikutnya dijumpai di Situs Ko Kradat. Situs runtuhan perahu di kedalaman sekitar 2 meter ini terletak di Ko Kradat, pulau dalam wilayah Provinsi Trat di Thailand Tenggara. Ekskavasi terhadap *wreck site* ini dilakukan pada tahun 1979 dan 1980 oleh tim gabungan Thailand dan Australia.

Banyak fragmen struktur perahu yang dijumpai tetapi dalam kondisi yang sangat rusak dan rapuh. Walaupun demikian masih diketahui bahwa lapisan luar dari papan pembentuk badan perahunya disambung dengan menggunakan pasak kayu. Selain itu ditemui pula *tolak bara* dalam jumlah yang cukup besar. Upaya untuk mengetahui ukuran perahu sangat sulit walaupun dapat diperkirakan bahwa *tolak bara* yang terdapat di sana seberat 35 ton.

Penentuan umur situs didasarkan atas muatan perahu yang terdiri dari tembikar Sawankhalok dan porselin Tiongkok. Diperkirakan bahwa tembikar Sawankhalok-nya diproduksi pada pertengahan abad ke-16 sedangkan porselin Tiongkok-nya berasal dari antara tahun 1522--1566 Masehi.

Situs lain yang menarik ditemukan di Ko Si Chang III dan merupakan penelitian tim gabungan antara Thailand dan Australia tahun 1986. Situs kedalaman 24 meter di Teluk Siam ini terletak sekitar 5,9 mil laut di sebelah barat laut pulau Ko Si Chang, Provinsi Si Racha. Inilah sebagian hasil penelitiannya, seperti yang dilaporkan oleh Green dan kawan-kawan.

Lunas yang tersisa panjangnya 13,8 meter dengan lebar rata-rata 32 cm dan tebal 24 cm. Papan pembentuk badan perahu terdiri

atas dua lapis. Papan lapisan dalam disatukan dengan menggunakan pasak kayu yang ditanam di bagian tepi papan. Lubang bekas tempat menanam pasak berdiameter 2 cm dan dibuat di setiap jarak antara 7,5 cm sampai 8,5 cm. Papan-papan lapis kedua dipakukan ke papan-papan lapisan pertama. Pada badan perahu itu juga ditemukan tujuh buah sekat yang membentuk petak-petak.

Diperkirakan bahwa perahu berukuran panjang lebih dari 20 meter, lebar sekitar 6 meter dan penampang badannya berbentuk huruf V. Dengan ukuran petak yang rata-rata 1,2 meter, diperkirakan pula bahwa pada perahu tersebut dahulu memiliki 16 petak. Ini adalah bentuk dari sebuah perahu dagang di perairan pantai yang ukurannya relatif kecil. Itu juga didukung dengan ditemukannya muatan berupa telur, damar, gading dan kacang-kacangan. Temuan lain berupa wadah muatan barang dagangan lainnya seperti minyak, buah-buahan dan gandum. Selain itu dijumpai pula tembikar lain yang berasal dari Vietnam.

Hasil analisis Karbon C-14 terhadap kayu perahu itu menghasilkan keterangan bahwa perahu berasal dari antara 1380 -- 1500 Masehi. Dan penerapan metode yang sama atas sampel damar dari situs itu menghasilkan angka tahun antara 1420 dan 1660 Masehi.

Dapat disimpulkan dari situs-situs yang baru disebutkan, seperti juga Situs Bukit Jakas, adanya karakteristik berupa; pemanfaatan pasak untuk menyatukan badan perahu, penggunaan paku untuk menyatukan badan dan *gading-gading*, penampang badan perahu yang berbentuk huruf V, serta tiang layar yang disesuaikan dengan ukuran, bentuk dan fungsi perahunya.

Dalam kesempatan ini tidak boleh dilupakan untuk membicarakan pula situs runtuh perahu di Tiongkok. Situs ini ditemukan tahun 1973 dan penelitiannya dilakukan tahun 1974. Lapornya telah dipublikasikan oleh tim Tiongkok dalam *Wenwu* nomor 10, Oktober 1975, yang diterbitkan di Peking. Beberapa nomor terbitan barat juga telah keluar berkaitan dengan penemuan situs tersebut.

Situs terletak sekitar 135 meter dari garis pantai sekarang yang merupakan pantai barat teluk Luoyang. Berada di sebelah baratdaya Houzhu, 10 km. di timur Quanzhou, Provinsi Fujian. Perahu di situs itu terbenam sekitar 2 –3 meter dalam pasir. Hasil ekskavasi memperlihatkan bahwa bagian atas perahu telah hilang. Haluan dan buritannya juga dalam kondisi yang sangat parah tetapi dengan mudah masih dapat diketahui bahwa bagian depan perahu berbentuk runcing, sedangkan bagian belakangnya persegi. Palka perahu terbagi atas tigabelas petak, masing-masing berbeda ukurannya, yang terbentuk dengan adanya duabelas sekat kedap air. Kondisi dari sekat-sekat itu cukup baik.

Tidak seperti yang diindikasikan dalam naskah kuna tentang perahu Tiongkok, penampang perahunya bukan semi-silindris melainkan berbentuk huruf V. Lunas perahu yang terbentuk dari dua potong kayu pinus, panjangnya 17,65 meter dengan lebar 42 cm dan tebal 27 cm. Papan pembentuk badan perahu itu bervariasi antara 9,20 meter sampai 13,50 meter yang lebarnya antara 28--38 cm. Bagian bawah perahu, berdekatan dengan lunas, badan perahu dibentuk hanya dengan dua lapis papan tebal, sedangkan bagian atasnya, di sekitar garis batas permukaan air, papan terdiri atas tiga lapis yang saling tindih satu sama lain. Untuk menyambung papan digunakan paku besi persegi yang panjangnya 12--20 cm.

Di bagian tengah dan depan perahu, dijumpai alas tiang layar utama serta alas tiang layar depan berupa potongan besar kayu kamper berbentuk empat persegi. Ukuran masing-masing adalah 1,76 m x 0,48 m x 0,36 m dan 1,72 m x 0,56 m x 0,48 m. Diperkirakan bahwa bagian belakang perahu itupun memiliki alas tiang layar walaupun bekas-bekasnya telah hilang. Diduga panjang perahu 34,5 meter dengan lebar 11 meter dan tinggi tiang layar utamanya 21 meter. Ini berarti bahwa perahu tersebut harus memiliki kemudi yang panjangnya sekitar 8 meter.

Dengan ditemukannya mata uang di perahu tersebut, diperkirakan bahwa perahu tenggelam sekitar tahun 1277 Masehi. Muatan yang dibawa, dan masih berada dalam petak-petak perahu, merupakan barang dagangan dari Asia Tenggara seperti

kayu gaharu, kayu cendana, rempah-rempah dan juga keramik Tiongkok.

2.2 Evolusi Rancangbangun Perahu di Asia Tenggara

Dalam beberapa hipotesa yang dapat dikemukakan untuk menerangkan ekspansi penduduk berbahasa Austronesia di kepulauan Asia Tenggara, di Pasifik dan sekitar Madagaskar, sebagian yang dikerjakan dalam navigasi sangat esensial. Bila kita lihat teori yang lebih tua, yang disimpulkan oleh I.C Glover pada tahun 1979, ekspansi kebudayaan kapak persegi, yang menandai awal neolitik, berlangsung dari utara Asia Tenggara di sekitar Semenanjung Tanah Melayu dan pulau-pulau di sekitarnya. Pada waktu yang bersamaan berkembang *rice culture*, pendomestikan kerbau dan babi, penggunaan pakaian kulit kayu, perahu bercadik dan bahasa Austronesia.

Penggunaan serempak data baru yang dilengkapi dengan linguistik prehistorik dan *dating* sisa arkeologis, memungkinkan Bellwood memberikan interpretasi berbeda tentang awal kebudayaan Austronesia. Dikatakan, sekitar 4000 SM, atau sebelumnya, Taiwan telah dihuni manusia Austronesia. Sebagian dari mereka, sekitar 3000 SM beremigrasi ke Luzon melalui jalan laut, kemudian menyebar ke seluruh Filipina. Setelah itu beberapa di antaranya pergi ke Maluku, lainnya ke Sulawesi dan sekitar barat Indonesia serta Semenanjung Tanah Melayu, melalui Pulau Palawan. Migrasi terakhir menempati kurun waktu antara 2000 - 500 SM. Seluruh migrasi ini dilakukan lewat jalan laut. Hipotesa itu diperkuat oleh penelitian F.L Dunn dan D.F Dunn yang mengestimasi bahwa sekitar 5.000 tahun yang lalu navigasi sungguhan telah eksis di Laut Tiongkok Selatan. Teknik pembentukan perahu berkembang cukup evolutif dan mengizinkan "petualangan" di tengah laut. Mereka sudah mengembangkan kemampuan sebagai nelayan dalam jarak yang cukup jauh dari tepi pantai.

Untuk periode yang lebih kuno dari sejarah navigasi di Asia Tenggara, belum ditemukan bukti arkeologis langsung, dalam bentuk situs runtuh perahu. Hingga hari ini, situs yang lebih

kuna yang menghasilkan elemen pembentukan perahu prehistorik dijumpai di Semenanjung Tanah Melayu, di tepi sungai Langat, dekat kampung Jenderam Hilir, di negara bagian Selangor. Itu berkenaan dengan sebuah pengayuh, bersama-sama dengan peralatan neolitik yang memungkinkan dating dari sekitar enam abad sebelum tarikh Masehi.

Menghadapi ketiadaan sumber tertulis yang membuktikan keberadaan armada laut di Nusantara pada masa lalu, para peneliti memanfaatkan keberadaan nekara perunggu yang ditemukan di banyak tempat di Indonesia, bahkan hampir di seluruh Asia Tenggara. Artefak-artefak tersebut berasosiasi pada masa perunggu yang sekaligus membuktikan keberadaan sebuah jaringan perdagangan yang mempersatukan kepulauan dan daratan Asia. Lebih kemudian, kehadiran keramik-keramik yang dikapalkan dari Arikamedu (India Selatan) di Karangagung (Sumatra Selatan), Situs Buni dan *Patenggeng* (Jawa Barat), dan *Situs Sembiran* (Bali), seperti yang dilaporkan oleh Ardika dan Bellwood, membuktikan bahwa sekitar awal abad pertama sudah ada hubungan komersial antara Indonesia dan India. Itu adalah bukti tidak langsung keberadaan jaringan perdagangan di kepulauan Nusantara pada masa lalu.

Penyebutan lebih tua atas perahu samudera di Asia Tenggara ditemukan dalam sumber Tiongkok abad ke-3 dan 8. Perahu, menurut sumber tersebut memiliki ukuran yang dapat mencapai 50 meter panjang dan dapat menampung hingga 500 penumpang berikut barang bawanya. Elemen dari badan perahu tersebut saling dihubungkan dengan ikatan yang menggunakan serat tumbuh-tumbuhan. Sebuah buku tentang tumbuh-tumbuhan Tiongkok di Asia Tenggara yang ditulis sekitar abad ke-4, menyebutkan bahwa di suatu tempat, di wilayah tersebut tali ijuk digunakan untuk menyatukan badan perahu. Adapun penyebutan pertama akan nama perahu dalam bahasa Melayu (kuna) dijumpai dalam Prasasti Kedukan Bukit yang ditemukan di Palembang pada tahun 1920. Coédés menunjukkan penggunaan kata *samwau* untuk menggambarkan perahu dari armada perang *Kadātuan Śrīwijaya*

Situs-situs runtunan perahu Asia Tenggara seperti yang telah disebutkan di atas, memperlihatkan keberadaan pemanfaatan *techniques sophistiques* dari pembentukan perahu yang berkembang di kawasan tersebut kurang lebih pada tengahan pertama millenium kesatu. Walaupun perahu yang begitu besar seperti yang diceritakan dalam berita Tionghoa belum ditemukan kembali bukti-bukti fisiknya, setidaknya-tidaknya telah dimiliki keyakinan bahwa seluruh elemen konstitutif sebuah perdagangan laut yang begitu tinggi telah hadir. Perahu-perahu dari abad ke-5-13 yang dimaklumkan oleh situs-situs Kolam Pinisi atau Paya Pasir sangat mungkin, dengan mempertimbangkan ukuran dan “keraksasaannya”, merupakan perahu samudera. Dan di lain pihak, tidak ada satu keraguan pun menyatakan bahwa kemudian situs-situs perahu yang menggunakan pasak pun merupakan perahu-perahu samudera.

Terlihat bahwa situs-situs runtunan perahu yang ditemukan hingga saat ini telah dapat diklasifikasi, berdasarkan pada teknik penyambungan elemen-elemen konstitutif perahunya, dalam dua keluarga besar: *teknik ikat dan teknik pasak*. Klasifikasi keduanya masih dapat dipisah lagi yakni: perahu yang seluruhnya menggunakan pasak serta perahu yang cara penyambungan papan dengan *gading-gadingnya* menggunakan paku.

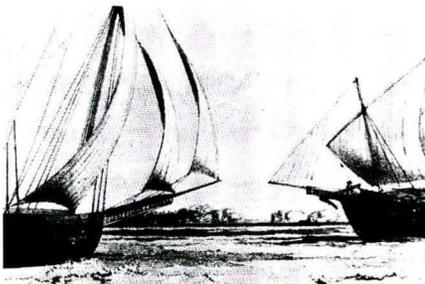
Sehubungan dengan tradisi perahu ikat, telah dicetuskan sebuah evolusi teknik yang digunakan untuk menyatukan papan-papannya. Sebuah badan perahu dengan ikatan sederhana dimana hanya simpul tali yang menghubungkan papan satu dengan lainnya, melalui tahapan dimana pasak memainkan peranannya setahap demi setahap lebih besar sehingga melenyapkan sepenuhnya simpul tali (kecuali untuk penyambungan badan dan *gading-gading*, lewat *tambuko* yang merupakan tipik Asia Tenggara). Tingkatan masa yang berbeda dari evolusi ini mungkin dapat diamati melalui situs-situs runtunan perahu yang telah disampaikan, seperti di tempat lain, juga pada abad ke 20, melalui data etnografi.

Agaknya isue dari tradisi ini - mungkin, dengan beberapa *apports exterieurs* setempat - sebuah perkembangan baru telah dihasilkan dalam arus tengahan pertama millenium kedua: simpul

ikatan ditinggalkan untuk memberi tempat bagi pasak kayu. *Jung* abad 15 - 16 digambarkan dalam sumber Melayu dan Portugis, dengan *tonnage* yang pasti, semuanya mewakili pemenuhan tradisi yang terutama/terpenting di Asia Tenggara, oleh karena perbedaan dari yang dikenal selama ini, dari timur ke barat wilayah tersebut. Itulah kendaraan niaga wilayah tersebut.

Tapi seperti yang telah ditunjukkan di atas, tak satupun situs runtuh perahu yang masih dapat ditemukan untuk menggambarkan tradisi Asia Tenggara itu. Sebuah di antaranya, telah dicatat di atas untuk situs-situs Bukit Jakas, Ko Si Chang III dan Pattaya memiliki badan perahu yang disambung ke *gading-gading* oleh paku besi. Lainnya membayangkan dalam badan dari dinding kayu (tapi tidak kedap air) yang memisahkan ruang perahu pada palka. Jika karakteristik ini mendekati teknik pembentukan Tiongkok, yang menggunakan paku dan dinding sejak berabad-abad yang lalu, kekhususan situs ini membedakan perahu Tiongkok yang: badannya berbentuk huruf V menggunakan *gading-gading*, sekat tidak kedap air, papan-papan badan perahu disambung dengan pasak.

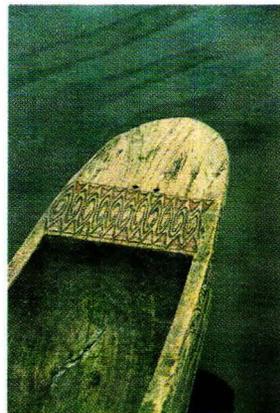
Situs runtuh perahu gaya Tiongkok dari Quanzhou menunjukkan kesamaan dengan kelompok Asia Tenggara. Beberapa karakteristiknya menempatkan runtuh perahu ini sebagai satu-satunya yang unik bertradisi Tiongkok. Situs tersebut dapat dianggap sebagai bukti adanya perdagangan antara Tiongkok dan Asia Tenggara. Manguin menamakannya sebagai tradisi *Hybrid Laut Tiongkok Selatan*, yang dibedakannya dengan tradisi "murni"



Kapal *hybrida* menurut gambaran seorang Belanda abad ke-19 (*NION* 1926).

Asia Tenggara dan Tiongkok. Ia mengajukan dua hipotesa untuk menerangkan keberadaannya: pengaruh timbalbalik dari teknik Tiongkok dan kepulauan berawal dari sekitar abad 11 -- 13. Hal itu terjadi pada masa awal perluasan besar-besaran perdagangan Tiongkok; atau masih eksisnya sebuah masa yang lebih tinggi dari tradisi Tiongkok Selatan (berlawanan dengan tradisi dari Tiongkok Utara), yang secara budaya dekat dengan tradisi Asia Tenggara sebelum adanya pengaruh Tiongkok.

Entah sejak kapan nenek moyang bangsa Indonesia mengenal pembuatan perahu. Hanya sedikit data arkeologi maupun data sejarah yang berhasil mengungkapkan tentang hal itu. Satu-satunya data arkeologi yang sedikit mengungkapkan teknologi pembangunan perahu adalah dari lukisan gua. Di situ kita dapat melihat bagaimana bentuk perahu pada masa pra-sejarah. Bentuk perahu pada masa itu dapat dikatakan masih sangat sederhana. Sebatang pohon yang mempunyai garis tengah batang cukup besar mereka tebang. Kemudian bagian tengahnya dikeruk dengan menggunakan alat sederhana, seperti beliung dari batu. Nampaknya mudah, tetapi dalam kenyataannya cukup sulit. Dinding perahu harus dapat



Perahu lesung yang dibuat dari sebatang kayu besar masih dimiliki oleh sukubangsa di Irian Jaya. Dahulu dibuat dengan alat kapak batu. Di tepi Danau Sentani bagian haluan dan buritan diberi hiasan ukiran khas Sentani (dok. Don Hasman).

diperkirakan tebalnya. Tidak boleh terlampau tebal atau terlampau tipis. Jangan sampai badan perahu mudah pecah atau bocor apabila terantuk karang atau kandas di pantai yang keras. Apabila bentuk dasar sudah selesai, kemudian barulah diberi cadik di sisi kiri dan kanan badan perahu. Perahu jenis ini dinamakan *perahu lesung* atau *sampán*. Ukuran panjangnya kira-kira 3-5 meter dan lebar sekitar 1 meter. Contoh membangun perahu dengan teknologi yang masih sederhana ini dapat dilihat pada suku-suku bangsa yang masih sederhana yang bermata-pencaharian dari menangkap ikan di sungai, danau atau di laut dangkal.

Pada jaman prasejarah, perahu bercadik memainkan peranan yang besar dalam hubungan perdagangan antar-pulau di Indonesia dan antara kepulauan di Indonesia dengan daratan Asia Tenggara. Karena adanya hubungan dengan daratan Asia Tenggara, maka terjadilah tukar menukar informasi teknologi dalam segala bidang, misalnya dalam pembangunan candi, pembangunan kota, dan tentu saja pembangunan perahu.

Akibat ada hubungan dengan daratan Asia Tenggara, dalam pembangunan perahu pun ada suatu kemajuan. Di seluruh perairan Nusantara, banyak ditemukan run-tuhan perahu/kapal yang tenggelam atau kandas. Dari runtuhnya itu para pakar perahu dapat mengidentifikasi teknologi pembangunan perahu. Para pakar telah merumuskan teknologi tradisi pembangunan perahu berdasarkan wilayah budayanya, yaitu *Wilayah Budaya Asia Tenggara* dan *Wilayah Budaya Tiongkok*.

Perahu yang dibuat dengan *teknologi tradisi Asia Tenggara* mempunyai ciri-ciri khas, antara lain badan (lambung) perahu berbentuk seperti huruf V sehingga bagian lunasnya *berlinggi*, haluan dan buritan lazimnya berbentuk simetris, tidak ada sekat-sekat kedap air di bagian lambungnya, dalam seluruh proses pembangunannya sama sekali tidak menggunakan paku besi, dan kemudi berganda di bagian kiri dan kanan buritan. Teknik yang paling mengagumkan untuk masa kini, adalah cara mereka menyambung papan. Selain tidak menggunakan paku besi, cara menyambung satu papan dengan papan lainnya adalah dengan

mengikatnya dengan tali ijuk. Sebilah papan, pada bagian tertentu dibuat menonjol. Di bagian yang menonjol ini, diberi lubang yang jumlahnya 4 buah menembus ke bagian sisi tebal. Melalui lubang-lubang ini tali ijuk kemudian dimasukkan dan diikat dengan bilah papan yang lain. Di bagian sisi yang tebal, diperkuat dengan pasak-pasak kayu/bambu. Teknik penyambungan papan seperti ini dikenal dengan istilah “teknik papan ikat dan kupingan pengikat” (*sewn-plank and lashed-lug technique*).

Sisa perahu yang ditemukan di Samirejo dan Kolam Pinisi, juga sisa perahu yang ditemukan di tempat lain di Nusantara dan negara jiran, ada kesamaan umum yang dapat kita cermati, yaitu teknologi pembuatannya. Teknologi pembuatan perahu/kapal yang ditemukan itu, antara lain a) teknik ikat, b) teknik pasak kayu/bambu, c) teknik gabungan ikat dan pasak kayu/bambu, dan d) perpaduan teknik pasak kayu dan paku besi. Melihat teknologi rancang-bangun perahu/kapal tersebut, dapat kita ketahui pertanggalannya.

Bukti tertulis tertua yang berhubungan dengan penggunaan pasak kayu/bambu dalam pembuatan perahu/kapal di Nusantara berasal dari sumber Portugis awal abad ke-16 Masehi. Dalam sumber itu disebutkan bahwa perahu-perahu niaga orang Melayu dan Jawa yang disebut *Jung* (berkapasitas lebih dari 500 ton) dibuat tanpa sepotong besipun di dalamnya. Untuk menyambung papan maupun *gading-gading* hanya digunakan pasak kayu. Cara pembuatan perahu dengan teknik tersebut masih tetap ditemukan di Nusantara, seperti yang terlihat pada perahu-perahu niaga dari Sulawesi dan Madura yang kapasitasnya lebih dari 250 ton.

Kapal-kapal yang dibangun menurut tradisi Tiongkok mempunyai ciri-ciri khas antara lain tidak mempunyai bagian lunas (bentuk bagian dasarnya membulat), badan perahu/kapal dibuat berpetak-petak dengan dipasangnya sekat-sekat yang struktural, antara satu papan dengan papan lain disambung dengan paku besi, dan mempunyai kemudi sentral tunggal.

Dalam bukunya, Antonio Galvao, Gubernur Portugis di

Ternate, pada tahun 1544 telah menguak tabir pembangunan perahu/kapal di Nusantara sebelah timur (daerah Maluku dan sekitarnya). Dia menguraikan antara lain teknik pembangunan kapal orang Maluku. Menurutnya, bentuk kapal orang Maluku yang menyerupai telur dengan kedua ujung dibuat melengkung ke atas dimaksudkan supaya kapal itu dapat berlayar maju dan mundur.



Kora-kora dari Banda (Indonesia Heritage Vol. 3).

Kapal itu tidak dipaku atau didempul, tetapi diikat dengan tali ijuk melalui lubang yang dibuat di bagian lunas, rusuk, *linggi depan*, dan *linggi belakang*. Di bagian dalam terdapat bagian yang menonjol dan berbentuk cincin untuk tempat memasukkan tali ijuk pengikatnya. Papan-papan disambung dengan pasak kayu atau bambu yang dimasukkan pada lubang kecil di ujung depan. Sebelumnya, pada bagian sambungan papan diolesi dengan *baru* (semacam damar) agar air tidak dapat masuk. Kemudian papan-papan pun disambung berapit-apit dengan kemahiran tinggi, sehingga orang yang melihatnya akan mengira bahwa bentuk itu terbuat dari satu bilah papan saja. Pada bagian haluan kapal dibuat hiasan ular naga bertanduk.

Apabila badan kapal telah selesai, tahap selanjutnya adalah meletakkan balok melintang sebanyak 10-12 batang yang

disangkutkan pada dinding-dinding lambung. Balok-balok kayu ini berfungsi sebagai tempat untuk meletakkan *ngaju*, semacam lantai geladak, yang menonjol keluar melebihi lebar lambung sepanjang dua atau tiga *braca* (1 *braca* = 0,34 meter). Di bagian atas *ngaju* ini diletakkan dua atau tiga batang bambu sejajar dengan lambung kapal, yang disebut *cangalha*. *Cangalha* berfungsi sebagai tempat duduk para pendayung, terpisah dari pendayung lain yang berada di ruang kapal. Di bagian ujung *ngaju* terdapat *pagu* (kayu bercabang), yang berfungsi sebagai tempat mengikat bambu lain yang lebih besar dan lebih panjang. Bambu ini disebut *samah* dan berfungsi sebagai tempat meletakkan cadik agar kapal tidak oleng.

Pada bagian *ngaju* dibuat lantai dari rotan yang dibelah dua, semacam tingkat atas geladak kapal, yang disebut *baileo*. Kalau ada orang lain bersenjata yang mau berbuat jahat pada orang yang duduk di *baileo*, mereka dapat menyapu *baileo* bersama ngajunya, dan orang-orang tersebut jatuh ke air. Di *baileo* dibuat bilik-bilik beratap dengan lantainya bertikar, tempat para pembesar dan kapten kapal duduk. Layarnya dibuat dari kain goni atau tikar. Kayuhnya dibuat artistik dengan ukiran yang indah dengan ujung bilahnya runcing seperti mata tombak. Bilah kayuh kadang-kadang berfungsi sebagai piring makan.

2.3 Musibah di Laut

Setangguh apapun sebuah kapal dalam menerjang badai atau bencana lain di laut, kapal tersebut pada akhirnya akan tenggelam juga. Ada empat faktor utama yang menjadi penyebab sebuah perahu/kapal dapat tenggelam atau kandas, yaitu, penguasaan geografi kelautan, cuaca (penguasaan pengetahuan meteorologi), peperangan, dan kelalaian manusia (*human error*). Keempat faktor ini merupakan penyebab umum sebuah perahu/kapal dapat tenggelam atau kandas di perairan yang biasa terjadi di seluruh dunia sejak mulai dikenalnya transportasi air hingga kini.

Perairan Asia Tenggara, khususnya perairan Nusantara, sejak awal abad pertama tarikh Masehi telah ramai dilalui dan dikun-

jungi kapal-kapal niaga dari berbagai penjuru dunia, di antaranya dari Asia Barat, Asia Selatan, dan Asia Timur. Mulai permulaan abad ke-16, sejalan dengan berkembangnya ilmu pengetahuan kelautan dan majunya teknologi perkapalan, datang ke perairan Asia Tenggara kapal-kapal dari Eropa.

Sejalan dengan kemajuan teknologi pembangunan perahu/kapal, dikembangkan pula ketrampilan navigasi disertai pengetahuan geografi untuk mengenal lokasi yang dikunjungi; hidrografi untuk mengetahui arus laut di sebuah perairan pada waktu tertentu dan alur pelayaran yang aman; meteorologi untuk mempelajari gerak angin yang dapat dimanfaatkan; serta astronomi untuk memahami peredaran bulan dan bintang yang dapat menjadi pegangan dalam menentukan arah angin.

Perairan Nusantara tampaknya merupakan sebuah perairan yang tenang, jauh dari ombak besar dan badai karena merupakan perairan antar pulau. Namun pada perairan yang tampak tenang itu, tersembunyi bahaya yang tidak diduga oleh pelaut manapun. Badai muson yang sewaktu-waktu datang, batu karang di laut, serta gosong-gosong pasir di perairan dangkal merupakan bahaya yang sewaktu-waktu dapat menimbulkan bencana. Apalagi pada kala itu pengetahuan geografi kelautan dan belum adanya peta laut, dapat menambah daftar inventaris kapal yang karam dan akhirnya tenggelam beserta muatannya.

2.3.1 Meteorologi dan Astronomi

Sebagai bangsa bahari, sebagian besar masyarakat yang hidupnya di laut, tentu mengenal jenis-jenis angin. Tanpa mengenal jenis angin, maka mereka akan celaka di laut. Kosa kata dalam berbagai bahasa di Nusantara “menyumbang” kata-kata untuk menyebutkan nama-nama angin. Untuk angin yang berpusing-pusing disebut *angin langkisan*, *angin puting beliung*, atau *angin puyuh*. Bila ada angin yang tidak tentu arahnya, maka disebut dengan nama *angin gila*, sedangkan untuk angin yang bertiup keras ada *angin gunung-gunung*, *angin taufan*, atau *angin ribut*.

Angin yang bertiup sedang, disebut angin sendalu, apabila anginnya kurang baik maka disebut angin salah. Angin yang bertiup pada dinihari disebut angin pengarak pagi.

Sebutan untuk berjenis-jenis angin, sebagian besar disumbangkan oleh masyarakat bahari. *Angin haluan* dan angin buritan menunjukkan daripada arah angin itu datang jika sedang berlayar. *Angin turutan* yang keras adalah *angin sorong buritan*. *Angin sakal* yang datang dari depan tentu saja merupakan angin penghalang pelayaran, sedangkan *angin paksa* justru memaksa pelaut membongkar sauh dan pergi berlayar.

Bila datang dari berbagai jurusan maka dikatakan angin ekor duyung, tetapi kalau angin bertiup keras dari sebelah sisi perahu disebut angin tambang ruang. Sebagai tinggalan zaman bahari dikenal perbedaan antara negeri-negeri di atas angin (Eropa, Magrib, Arab, Persia, dan India) ada di belahan barat Semenanjung Tanah Melayu, sedangkan negeri di bawah angin terletak di sebelah timur, termasuk Nusantara dan Asia Tenggara daratan.

Dilihat dari keletakan geografis Nusantara yang dibelah oleh garis khatulistiwa, seharusnya Nusantara berada dalam wilayah kekuasaan angin pasat: di belahan selatan khatulistiwa bertiup *angin pasat tenggara*, dan di belahan utara bertiup *angin pasat timurlaut* sepanjang tahunnya. Tempat bertemunya dua jenis angin ini disebut intertropical front dan merupakan “daerah angin mati”. Hukum alam di Nusantara ini berbeda dengan kawasan lain yang juga termasuk dibelah oleh khatulistiwa. Ada dua faktor yang menjadikannya berbeda, yaitu:

1. Peredaran bumi mengitari matahari yang menyebabkan “daerah angin mati” itu berpindah-pindah dari *Lintang Mengkara (Tropic of Cancer)* ke *Lintang Jadayat (Tropic of Capricorn)*. Akibatnya pasat tenggara pada waktu melintasi garis khatulistiwa akan berubah menjadi *pasat baratdaya*, sedangkan apabila *pasat timurlaut* melintasi khatulistiwa dalam perjalanannya ke selatan akan berubah menjadi *angin pasat baratlaut*.

2. Lokasi satu benua ini akan mengakibatkan suatu tekanan rendah yang cukup mempengaruhi daerah angin mati tersebut bergeser lebih jauh ke selatan atau utara menurut musimnya sehingga mengubah arah angin yang bersangkutan.

Kedua faktor tersebut mengakibatkan terjadinya angin musim yang berubah arah tujuannya setiap setengah tahunnya, sehingga angin seolah-olah memutar haluannya.

Di beberapa tempat tertentu karena kondisi setempat, angin yang dalam bulan Desember sampai dengan Februari merupakan angin barat, menjadi angin timur dalam bulan September sampai dengan November.

Perubahan-perubahan musim tersebut sudah lama dikenal oleh bahariawan Nusantara sejak dahulu. Dengan memanfaatkan perubahan angin ini maka dalam bulan Oktober kapal-kapal angkat sauh dari Maluku menuju pusat-pusat perdagangan di Makassar, Gresik, Demak, Banten, sampai ke Melaka dan kota-kota lain di belahan barat Nusantara. Pelayaran ke arah timur dapat dilakukan dengan menggunakan angin barat.

Dalam bulan Juni hingga Agustus angin di Laut Tiongkok Selatan bertiup ke arah utara sehingga memudahkan pelayaran ke Ayutthaya, Campa, Tiongkok, dan kerajaan-kerajaan di sebelah utara. Angin ini mulai mengubah haluan lagi pada bulan September dan Desember angin ini sudah berbalik sedemikian rupa sehingga perjalanan kembali ke seletak dapat dimulai lagi.

Dengan adanya sistem angin musim ini, terlebih bagian barat, maka Nusantara berada dalam posisi istimewa. Di tempat inilah kapal-kapal dari berbagai penjuru dunia bertemu. Tidak heran apabila kerajaan besar pertama yang dikenal berpusat di kawasan ini. Kedudukan geografis ini sangat menguntungkan baginya, karena dapat menguasai tempat pertemuan jalan pelayaran dan perdagangan.

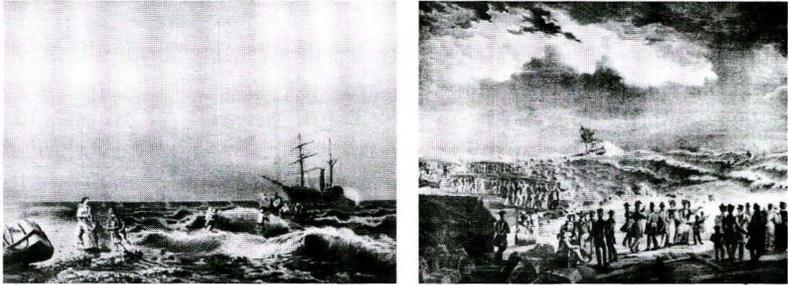
Pelaut yang mengendalikan sebuah pelayaran besar tentu saja sudah harus terampil dalam pengetahuan tentang arah angin di Nusantara. Sumber-sumber tertulis sering menginformasikan bahwa kapal yang satu menempuh suatu jarak tertentu dalam waktu yang lebih lama dari kapal yang lain. Fa Hsien pada tahun 414 Masehi mengeluh bahwa jarak antara Melaka dan Kanton yang biasa ditempuh dalam kurun waktu 50 hari sudah dilampaui. Sebelas abad kemudian pelayaran Tomé Pires (1517) untuk jalur yang sama masih memerlukan waktu 45 hari. Sebaliknya, Chia Tan (abad ke-8 Masehi) berlayar dari Kanton ke “Selat” dalam waktu 18.5 hari suatu kemajuan yang besar, tetapi tidaklah seberapa jika dibandingkan dengan *Ch’ang Chun* (abad ke-7 Masehi yang berlayar dalam 20 hari dari Kanton ke bagian selatan Semenanjung Tanah Melayu, atau kapal yang ditumpangi I-Tsing pada tahun 671 yang berlayar dari Kanton ke Śrīwijaya dalam waktu kurang dari 20 hari.

2.3.2 Geografi dan Navigasi

Pengetahuan geografi laut sangat penting untuk dike-tahui para pelaut. Gosong-gosong pantai dan batu karang yang menonjol di perairan yang dangkal dapat menyebabkan sebuah kapal tenggelam atau kandas. Karena pada waktu itu belum ada peta laut, maka di sini yang berperan adalah nahkoda atau juru-mudi yang berpengalaman dalam melalui jalur yang berbahaya bagi pelayaran. Pada awal pelayaran di perairan Asia Tenggara, tidak terdapat peta yang menunjukkan keletakkan terumbu karang ataupun beting pasir yang banyak terdapat di perairan Asia Tenggara, seperti beting di Selat Gaspar dan Selat Karimata serta batu karang di Kepulauan Enggano.

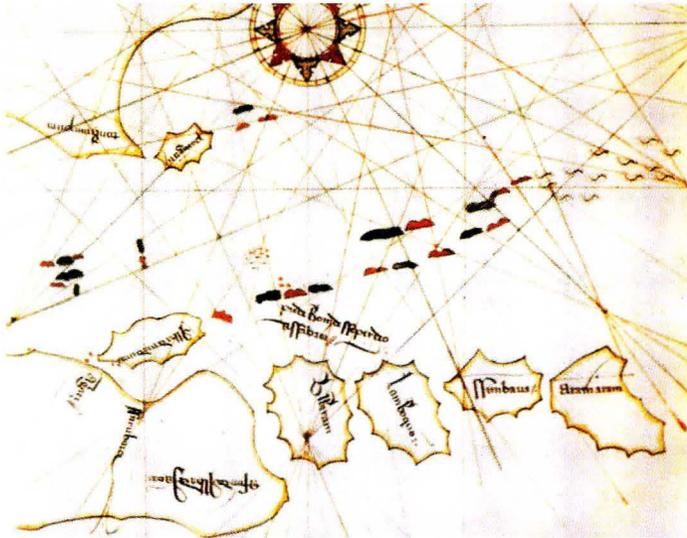
Salah satu cara untuk menandai adanya beting pasir atau batu karang yang membahayakan pelayaran, adalah dengan membuat tanda berupa pelampung. Namun cara inipun tidak banyak menolong apabila cuaca berubah menjadi badai yang ganas. Ombak besar yang dapat menghanyutkan pelampung, dan hujan lebat yang menghalangi pandangan dapat menye-babkan kapal

masuk dalam perangkap. Badai angin muson merupakan badai yang sangat berbahaya. Datangnya secara tiba-tiba dan berlangsung tidak lama. Setelah itu cuaca menjadi cerah kembali.



Detik-detik kandas dan tenggelamnya kapal Belanda tahun 1835 di perairan Lucipara, Selat Bangka, sebagaimana diabadikan dalam empat buah lukisan (*Indie Cultureel 1937*).

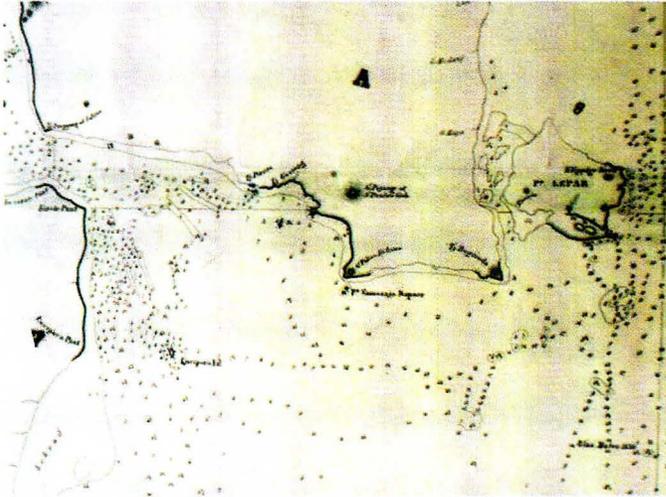
Siapa yang mengenal perairan kawasan Nusantara dengan sifat anginnya yang berbeda dan geografi lautnya yang khas, tentu saja para pelaut lokal. Data tertulis mengenai kemampuan navigasi dari pelaut lokal yang bersumber dari naskah Nusantara dapat dikatakan tidak ada. Mungkin hanya sumber barat yang jelas-jelas menyebutkan kemampuan navigasi pelaut Nusantara. Sumber barat ini biasanya terdapat pada jurnal pelayaran (*logboek*). Dalam jurnal ini harus disebutkan siapa mualim yang memimpin pelayaran. Dalam sebuah jurnal pelayaran disebutkan kapal Eropa yang pertama memasuki perairan Nusantara menggunakan mualim setempat untuk mengantarkannya sampai ke tujuan. Dalam ekspedisi Magelhaens tahun 1521, d'Elcano menculik dua perahu pandu laut setempat untuk mengantarkan kapal-kapalnya dari Filipina ke Tidore. Armada VOC dengan pimpinan Cornelis de Houtman datang ke Nusantara, selain menggunakan orang Portugis yang pernah datang ke Nusantara, juga memanfaatkan pengetahuan dan pengalaman mualim-mualim setempat, misalnya pelayaran di Selat Sunda hingga ke Banten. Kapal-kapal VOC yang pertama menerima tawaran juragan perahu yang dijumpainya di Selat Sunda, untuk mengantarkan mereka ke Banten dengan sewa 5 *real*.



Salah satu peta lama (Jawa Timur, Bali, dan Nusatenggara Barat) yang dibuat Francisco Rodriguez (*Indonesia Heritage Vol. 3*)

Dari jurnal pelayaran tersebut didapat gambaran yang lebih baik mengenal kemahiran pelaut-pelaut Nusantara dalam mempraktekan kemampuan navigasi dalam memperhitungkan lamanya pelayaran dari satu tempat ke tempat lain, dan kecakapan mualim Nusantara membawa kapal asing ke tempat tujuan. Para mualim itu dapat dikatakan mahir, karena kapal yang dibawanya jelas ukurannya lebih besar, berbeda teknologi pembangunannya, serta perlengkapan navigasinya jauh lebih maju. Meskipun demikian para mualim tersebut tidak mengalami hambatan, atau dalam bahasa sekarang tidak “gagap teknologi”. Penilaian tentang pengetahuan navigasi mualim-mualim lokal dalam membawa kapal asing yang sama sekali berbeda, tentu saja lain daripada jika harus membawa kapalnya sendiri. Dengan demikian, dapat dipastikan bahwa dalam penjelajahan pertama di perairan Nusantara pelaut-pelaut Portugis banyak mendapat bantuan dari pelaut-pelaut setempat, sehingga dalam waktu yang relatif singkat orang-orang Portugis telah mempunyai pengetahuan yang cukup mengenai

keadaan iklim (angin) dan geografi setempat. Peta-peta dan *roteiros* (buku panduan laut) tidak hanya didasarkan atas observasi sendiri oleh pelaut Portugis, tetapi oleh kemampuannya untuk memperoleh keterangan nautika dari pelaut Nusantara. Buku-buku *roteiros* yang disalin kembali dalam dua jilid itu dikumpulkan pada sekitar abad ke-17, tetapi sebagian besar ditulis dalam abad ke-16.



Mulut Selat Bangka sebelah tenggara sangat membahayakan lalu-lintas laut, karena banyak karang di antaranya Lucipara.

Salah satu contoh *roteiros* adalah panduan laut mengenai pantai timur Sumatra, mulai dari utara hingga selatan. Jalan yang dilalui oleh para pemandu Portugis adalah sepanjang garis pantai Sumatra yang berlumpur. Mereka mengambil jalan ini untuk menghindari karang-karang laut di sepanjang perairan Pulau Bangka. Selain meminta para nakhoda untuk menghitung jumlah tanjung secara cermat, para penulis *roteiros* itu juga menganjurkan mereka supaya selalu mengukur kedalaman dan mengarahkan kapal mereka berlayar di tempat yang kedalaman airnya 7-12 *fathom*. Ini berarti perairan yang dilaluinya itu berjarak sekitar 5 mil laut atau sekitar 9 km dari garis pantai Sumatra yang seringkali kedalamannya hanya sekitar 3 *fathom*. Tidak heran, jika banyak

sumber tertulis mengenai pelayaran Nusantara selalu menulis bahwa orang lebih memilih terperosok ke dalam lumpur di Sumatra daripada menabrak karang di sekitar Pulau Bangka. Karena itulah, dalam roteiros lebih sering ditemukan keterangan mengenai pantai Sumatra

Selain hafal di luar kepala tentang geografi Nusantara, pelaut-pelaut Nusantara juga telah mengenal peta. Sebuah catatan Portugis dari abad ke-16 menginformasikan bahwa pelaut-pelaut Nusantara sudah mengenal peta untuk berlayar. Orang-orang Portugis berusaha keras untuk mendapatkan peta-peta tersebut. Peta pertama tentang Nusantara dibuat oleh Francisco Rodriguez sekitar tahun 1512-1513. Rodriguez adalah salah seorang pelaut Portugis pertama yang berlayar di perairan Nusantara setelah bandar Melaka jatuh pada tahun 1511. Dari beberapa sumber lain, dapat diketahui bahwa ia mewawancarai beberapa pelaut setempat secara mendalam, bahkan mengirim sebuah salinan “peta Jawa” ke Lisabon melalui Alburquerque untuk dipersembahkan pada raja Portugal. Namun peta yang bertulisan dengan aksara Jawa itu tidak pernah sampai ke tujuannya. Kapal Alberquerque yang membawa peta-peta tersebut tenggelam di Selat Melaka. Toponim Melayu yang dipakai pada peta untuk beberapa tempat di pantai Vietnam dan Campa jelas menunjukkan asal usul keterangan yang diperoleh pelaut-pelaut Portugis itu.

Dengan hilangnya peta yang beraksara Jawa tersebut, kita tidak lagi mempunyai bukti tentang pengetahuan pelayaran orang Jawa pada masa itu. Dalam peta yang hilang itu dijelaskan juga bahwa peta yang dibuat orang Jawa itu juga mencakup daerah seberang Samudera Indonesia hingga wilayah Amerika Selatan (Brazil). Hanya keterangan Alburquerque itulah yang memberi petunjuk tentang penggunaan peta dalam pelayaran Nusantara. Tidak mustahil kemajuan kartografi Portugis mengenai wilayah perairan Asia Tenggara dan Nusantara khususnya, pembuatannya didasarkan atas peta-peta yang dibuat oleh petawan-petawan Nusantara.

Ada pendapat lain yang mengemukakan bahwa peta yang keterangannya beraksara Jawa itu dibuat sebelum tahun 1512 setelah mempelajari peta-peta Portugis di mana pada masa itu Portugis sudah mencapai pantai Brazil. Peta-peta Portugis ini kemudian dipakai untuk membetulkan dan melengkapi peta-peta yang sebelumnya telah dikenal di Nusantara.

Pengetahuan tentang angin dan geografi laut tidak cukup menjamin keselamatan di laut. Dalam sebuah pelayaran, selain pengetahuan soal arah angin serta peta laut, diperlukan juga peralatan navigasi lain yang tidak kalah pentingnya. Peralatan navigasi tersebut adalah *kompas* dan *sextant*. *Kompas* berfungsi sebagai alat bantu untuk menentukan arah dan tempat menurut deklinasi dan inklinasi jarumnya, sedangkan *sextant* berfungsi untuk menentukan lokasi menurut pengukuran tinggi matahari. Instrumen yang kedua sangat bermanfaat apabila kapal berada di tengah-tengah laut di mana tidak tampak daratan. Bagaimana dengan instrumen ini? Apakah pelaut-pelaut Nusantara telah mengenalnya?

Sebuah sumber Italia menginformasikan bahwa Ludovico di Varthema dalam pelayarannya dari Kalimantan ke Jawa tahun 1506 melihat *kompas* digunakan oleh nakhoda kapal yang ditumpangnya. Selain *kompas*, kapal itu mempunyai pula “sebuah peta yang penuh garis-garis melintang dan memanjang (mungkin yang dimaksud adalah peta laut). Selanjutnya nakhoda kapal berceritera bahwa jauh di sebelah selatan pulau Jawa terdapat lautan yang besar di mana siang hari sangat pendek, hanya 4 jam lamanya. Apabila ceritera Varthema itu benar, maka pelayaran di Samudera Indonesia sudah melewati garis subtropik di sebelah selatan. Dengan kata lain, para pelaut Nusantara sudah sampai di daerah lingkaran Kutub Selatan. Persoalannya, apakah para pelaut tersebut sudah membekali dirinya dengan instrumen *kompas* dan *sextant*?

Kompas memang sudah lama dikenal para pelaut Asia. Instrumen ini ditemukan di Tiongkok pada abad ke-10-11 Masehi, namun pemakai yang pertama-tama adalah pelaut-pelaut Arab,

Persia, dan India. Namun demikian, belum dapat dipastikan apakah semua kapal di masa lampau dilengkapi dengan instrumen ini. Lepas dari dipakai atau tidak, pelaut-pelaut Nusantara tentu sudah mengenal instrumen ini melalui pelaut-pelaut Arab, Persia, dan India yang sudah lama berlalu-lalang di perairan Nusantara. Karena itu ketika pelaut Portugis memperlihatkan instrumen tersebut, para pelaut tersebut tidak menunjukkan rasa heran atau takjub.

Bagaimana pelaut Nusantara tahu arah ke mana mereka menuju, dan sarana apa yang dapat dijadikan pedoman ketika *kompas* belum ditemukan atau tidak mereka miliki? Kondisi iklim dan geografi Nusantara memungkinkan pelaut-pelaut pribumi menjadikan pulau, gunung, dan tanjung jika berlayar menyusuri pantai. Pada malam hari mereka menggunakan bintang-bintang di langit yang cerah sebagai penentu kedudukan mereka di tengah laut. Di sinilah yang bermain adalah pengetahuan astronomis pada pelaut-pelaut tersebut.

Instrumen navigasi, seperti *kompas* dan *sextant* tidak diperlukan di perairan Nusantara yang jauh dari kabut dan badai. Para pelaut Nusantara lebih banyak mengandalkan pengetahuan astronomis. Konstelasi bintang dikenal dengan kombinasi yang khas Nusantara dengan nama-nama seperti *mayang* dan *biduk* yang lebih lagi mengingatkan sifat bahari dari pengetahuan perbintangan. Menurut pengetahuan astronomi suku-suku di Biak (Irian Jaya), dua musim yang dikenalnya berada di bawah pengaruh bintang-bintang *Sawakoi* (Orion) dan *Romangwandi* (Scorpion). *Romangwandi* dengan ekornya yang terdiri dari bintang Southern Crown menandakan bahwa musim angin ribut sudah berlalu. Apabila *Romangwandi* masih berada di bawah cakrawala, musim angin barat yang menyebabkan ombak-ombak besar masih akan mengganggu pelayaran. Tetapi dengan munculnya bintang Scorpion ini maka bintang *Sawakoi* mulai menghilang.

Bagaimana dengan arah mataangin pada sukubangsa-sukubangsa di Nusantara. Rupa-rupanya persepsi tentang arah mataangin pada setiap sukubangsa berbeda-beda. Ada sukubangsa

yang hanya mengenal dua arah saja, seperti Bali, yaitu arah laut (*ka lot*) dan arah darat (*ka ja*, gunung). Dalam bahasa Indonesia, di samping mengenal empat arah mata angin (utara, selatan, timur, dan barat), mengenal istilah “tenggara” khusus untuk arah antara timur dan selatan. Dalam bahasa Batak dikenal delapan mata angin dasar, sedangkan orang Sangir-Talaud mengenal di samping delapan kata khusus untuk mata angin dasar, juga mata angin ambola (antara baratdaya dan selatan), *dam araj miang* (utara agak ke barat).

Di samping bahaya yang ditimbulkan oleh alam, ada juga bahaya lain yang menyebabkan kapal tenggelam. Peperangan di laut dan di perairan sungai sering terjadi kala itu. Persaingan dagang dan penguasaan sumber-daya alam yang merupakan barang komoditi pada kala itu, adalah yang menjadi pokok persengketaan. Tidak jarang iring-iringan kapal (eskader) di antara para pesaing, bentrok di jalur pelayaran. Pertempuran laut dapat terjadi sewaktu-waktu apabila saling berhadapan di laut. Karena itulah kapal dagang jarang berlayar sendiri tanpa kawalan dari kapal yang dipersenjatai atau kapal dagang yang bersenjata meriam.

2.3.3 Perang Laut

Pertempuran di laut atau di perairan sungai, seringkali terjadi di Nusantara terutama sejak masuknya bangsa-bangsa Eropa. Sebelum itu ada juga pertempuran laut antara pihak penyerbu dan kerajaan lokal. Sebut saja pertempuran laut yang terjadi tahun 1298 Masehi di Laut Jawa perairan Tuban antara pasukan Siḥhasāri dan Kubilai Khan merupakan contoh pertempuran laut. Meskipun jumlahnya cukup kuat, namun armada Kubilai Khan berhasil dipukul mundur kembali ke Tiongkok.



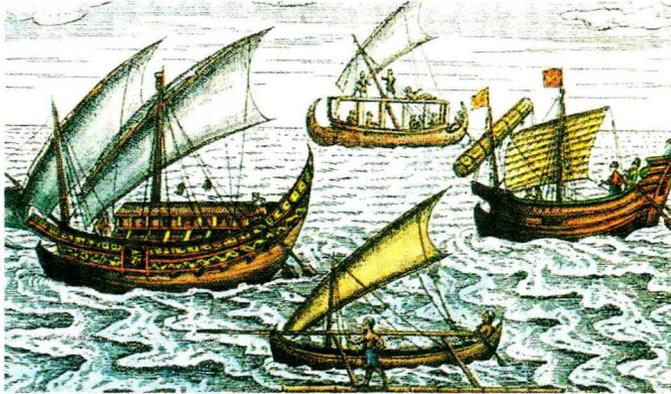
Perang laut VOC dan Spanyol tahun 1602 (*Indonesia Heritage* Vol. 3 hlm. 41).

Tahun 1511 di wilayah perairan Melaka terjadi pertempuran laut antara armada Demak di bawah pimpinan Pati Unus melawan armada Portugis yang hendak menduduki bandar Melaka. Dalam pertempuran itu armada Demak berhasil dipukul mundur. Berberapa buah kapal Demak yang oleh orang Portugis disebut *junco (jung)* berhasil ditawan. *Jung* Jawa yang berhasil ditawan ini digambarkan bahwa dibangun dengan empat lapis papan lambung yang mampu menahan tembakan meriam Portugis, berbobot sekitar 600 ton dengan ukuran melebihi kapal-kapal perang Portugis. Sebuah berita Portugis menginformasikan kedatangan *jung* Jawa ketika baru menguasai Melaka:

“Dari kerajaan Jaoa juga datang kapal-kapal junco raksasa (dengan empat tiang layar) ke kota Malaca, yang amat berbeda dibanding gaya kapal-kapal kita, dibuat dari kayu sangat tebal, sehingga bila kayu ini menua maka papan-papan baru dapat dilapiskan kembali di atasnya”.

Berdasarkan laporan-laporan catatan harian orang Eropa, diketahui ada dua jenis *jung*, yaitu *jung* untuk mengangkut barang yang besar, dan *jung* untuk mengangkut pasukan yang dikhususkan untuk menyerang Melaka. *Jung* untuk mengangkut

barang muatan besar berukuran sekitar 400-500 ton, sedangkan jung untuk mengangkut pasukan berbobot mati sekitar 1000 ton. *Jung* pengangkut pasukan yang dibuat oleh orang Jawa ini papan lambungnya berlapis-lapis, gunanya supaya tidak mudah tertembus peluru meriam Portugis. Demikian tebalnya dinding lambung, *jung* ini dikomentari “*Anunciada* sama sekali tidak menyerupai sebuah kapal bila disandingkan dengan *jung* itu”.



Jung Jawa di perairan Laut Jawa menurut lukisan Lodewijks (*Indonesia Heritage* Vol. 3, hlm. 28).

Di samping pertempuran antara pihak pendatang dan pihak pribumi, ada juga pertempuran antara pihak pendatang. Perebutan wilayah penghasil rempah dan jalur pelayaran timur-barat, merupakan sebab utama seringnya terjadi pertempuran laut. Sebagai contoh, misalnya pertempuran antara Portugis dan Belanda pada 26 Desember 1601 di perairan Banten, 1636 di perairan Selat Melaka, dan 1660 di perairan Makassar.

Pertempuran air tidak hanya terjadi di laut lepas saja, di perairan sungai pun terjadi pertempuran. Sejarah Nusantara mencatat beberapa kali pertempuran sungai yang pernah terjadi antara kerajaan pribumi dan pihak kolonial Eropa. Sebagai contoh, misalnya pihak Kerajaan Palembang dengan Belanda pada November tahun 1659; Kesultanan Palembang-Darussalam dengan Belanda pada tahun 1819 dan tahun 1821.

Faktor lainnya yang tidak kalah berbahayanya adalah faktor kelalaian manusia. Kebakaran dalam kapal, seperti yang terjadi atas kapal *Fame* tahun 1824 di Laut Jawa merupakan salah satu contohnya. Ada juga terbakarnya sebuah kapal karena faktor kesengajaan dengan tujuan untuk mengelakkan diri dari ditawan pihak yang menang perang, seperti dalam kasus kapal-kapal milik Portugis *Alioza de Caruilla*, *Saint Symon*, dan *Erasmus* yang sengaja dibakar pada tanggal 17/18 Agustus 1606 karena kalah perang melawan armada Belanda di perairan Selat Melaka dekat bandar Melaka, dan kapal *Denham* milik Inggris yang sengaja dibakar pada tahun 1758 karena kalah perang melawan armada Perancis di perairan Bengkulu.

Bab. 3

BAHARIAWAN MEMBANGUN PERAHU

*Elang laut terbang tinggi,
Melayang antar terjalnya batu.
Bangsa ini takkan terbagi,
Hargai laut sebagai pemersatu.*

BAHARIAWAN MEMBANGUN PERAHU

Berdasarkan pada data arkeologis, temuan-temuan berupa penggunaan perahu banyak ditemukan dalam bentuk visual baik berupa goresan, pahatan, lukisan, relief dalam bentuk dua dimensi atau dalam bentuk tiga dimensi atau perahu itu sendiri. Beberapa data di jaman pra sejarah yaitu pada masa belum mengenal tulisan bagi keseluruhan masyarakat di Indonesia, dan ini dihitung mulai masa perkembangan awal, masa batu tua (paleolitik), masa batu tengah (epipaleolitik) atau masa batu muda (neolitik) bahkan masa perkembangan keahlian penguasaan logam (masa perunggu besi).

Penggunaan perahu secara arkeologis tampaknya dimulai ketika pada masa neolitik atau pada masa tersebut dikenal dengan masa bercocok tanam. Temuan di beberapa tempat ongkongan-ongkongan sampah kerang atau *kyökkenmodinger* menunjukkan adanya pemanfaatan hasil laut untuk menambah mata pencaharian bagi manusia, dan menurut analisa pemanfaatan hasil laut menunjukkan adanya penggunaan alat transportasi dengan perahu. Analisa ini dibuktikan dengan adanya gambar-gambar di gua-gua hunian di Pulau Muna, Provinsi Sulawesi Tenggara. Dalam lukisan tersebut menggambarkan sebuah perahu yang sedang didayung oleh beberapa orang dengan cat warna merah. Di samping itu ada beberapa perahu yang tampak digambar menggunakan layar.



Lukisan perahu pada dinding gua di Pulau Muna. Gambar kiri menunjukkan sebuah perahu yang didayung beberapa orang, sedangkan gambar kanan menunjukkan dua perahu yang memakai layar tunggal (dok. Puslitbang Arkenas).

Data lainnya lagi berkenaan dengan perahu ditemukan di sepanjang Teluk Seleman (Pulau Seram Utara) yaitu berupa lukisan-lukisan yang dicat dengan warna merah dan putih di gua-gua batu. Gambar-gambar atau lukisan perahu tersebut bersamaan dengan beberapa lukisan telapak tangan manusia, cap tangan kidal. Berikutnya terdapat temuan di Pulau Kei Kecil pada sebuah ceruk di gua-gua pinggir laut dengan menggunakan cat warna merah beberapa gambar perahu, ikan, matahari dan muka manusia. Di tempat itu juga ditemukan sebuah gambar perahu yang dinaiki oleh beberapa orang yang memakai tutup kepala aneh. Dan perahu lainnya yang digambarkan dengan menggunakan layar (atap) dengan bagian haluan dan buritan yang mencuat ke atas.

Lukisan perahu yang ditemukan di Pulau Kei ini mirip dengan temuan yang terdapat di Timor Leste. Ruy Cinetti pada tahun 1963 telah melakukan penelitian, dan menemukan gambar perahu bersama-sama dengan gambar manusia, binatang dan matahari, Di situs ini juga ditemukan sebuah gambar perahu yang berciri *kora-kora*.

Tinggalan budaya masa lampau dari situs-situs arkeologi di Nusantara itu memberikan informasi kepada kita, bahwa sejak sebelum tarikh masehi nenek moyang bangsa Indonesia telah mengenal alat transportasi air. Kita mengenal bentuk-bentuk alat transportasi air yang sangat sederhana (rakit) hingga yang kompleks (kapal). Semuanya itu mengalami suatu evolusi teknologi. Pembuatan perahu tampaknya sederhana, namun apabila dikaji secara mendalam alat transportasi ini cukup rumit. Kemahiran membuat alat transportasi tersebut diturunkan pada sukubangsa-sukubangsa maritim di Nusantara.

3.1 Teknologi Pembuatan *Jukung* di Banjarmasin

Sekitar 5000 tahun yang lalu, puak Austronesia, asal usul orang Dayak mulai mendiami Pulau Kalimantan (Borneo) di bagian pesisir. Orang Dayak ini hidup dari bertani ladang dan berburu. Sekitar 3500 tahun yang lalu penghuni awal ini sudah mulai mengadakan perjalanan berlayar untuk melakukan perdagangan.

Kemudian kebudayaan Dongson mulai mempengaruhi budaya setempat. Budaya ini berasal dari Vietnam Utara yang membawa serta kebudayaan tembikar, lalu datang pula pengaruh dari kebudayaan India pada sekitar 2000 tahun lalu, budaya India ini masuk melalui utara Borneo.

Selama abad ke-6 datanglah abad besi ke Borneo, lalu kawasan ini baru dibuka untuk pertanian dan pada abad inilah mulai muncul ketrampilan membuat *jukung*. Pada waktu yang bersamaan datang pula imigran dari Pulau Sumatra, yaitu orang Melayu yang mendiami daerah pantai dan mendesak orang Dayak yang mulai masuk ke daerah pedalaman.

Sesudah kemerdekaan pada tahun 1945, eksploitasi kekayaan alam Kalimantan secara besar-besaran mulai terjadi. Dan dari sinilah mulai awalnya muncul perusahaan-perusahaan kayu besar. Dampaknya tentu saja terkena pada penduduk asli yang biasa memanfaatkan kayu sebagai bahan baku untuk membuat *jukung*. Ketika hutan masih menjanjikan, banyak penduduk membuat *jukung* dan mengembangkan keahliannya. Bahkan suku lain, misalnya suku Bugis banyak yang datang ke daerah-daerah pesisir dan sungai-sungai besar untuk membuat Pinisi.

Adanya pendatang yang mendiami kawasan pesisir dan tepian sungai, kemudian terjadi interaksi budaya di antara mereka. Dalam hal pengetahuan teknologi pembuatan alat angkut air juga demikian. Ada teknologi lokal yang kemudian dapat dimodifikasi dengan teknologi pendatang.

3.1.1 Jenis Perahu

Pengetahuan dan teknologi pembuatan perahu bagi masyarakat dan kebudayaan di daerah Kalimantan Selatan khususnya orang Melayu Banjar dan sukubangsa Dayak Ngaju dan Dayak Ma'anany di Sungai Barito. Pada masyarakat Melayu Banjar, perahu sebagai alat angkutan transportasi baik barang maupun orang dan juga sebagai mata pencaharian mereka sebagai pedagang. Bagi masyarakat Melayu Banjar dan juga oleh orang Dayak Ngaju

dan Ma'anyan sebutan untuk perahu adalah *jukung*. *Jukung* sudah dikenal oleh masyarakat Melayu Banjar dan Dayak sejak berabad-abad yang lalu dan baru sekitar 50 tahun lalu diperkenalkan mesin maka perahu *jukung* ini mulai beradaptasi dengan teknologi baru (mesin). Pada masa sekarang berbagai fungsi dari *jukung* dapat diidentifikasi sesuai dengan bentuk dan bahan dari *jukung* yang ada.

1. badan kapal dari besi digunakan untuk kapal tunda dan *bargas*
2. badan kapal dari *fiber-glass* dipakai sebagai *speedboat* dan alat transportasi penumpang secara cepat
3. badan kapal dari *plywood* digunakan untuk *long-boat* yaitu kapal angkutan penumpang cepat yang relatif panjang dan sempit
4. badan kapal dari kayu yang diolah di galangan dan dijadikan taksi kota, kapal dagang, bis air dan umumnya untuk perjalanan jarak jauh

Perahu *jukung* pada dasarnya dapat dibagi dalam dua tipe:

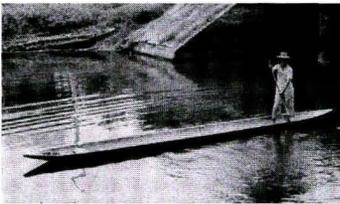
Pertama disebut sebagai *jukung sudur*, yaitu perahu yang diolah dari pohon yang dibelah dua dan kedua, adalah *jukung lokal* yaitu perahu dari satu batang pohon yang utuh.

Pada prinsipnya kedua tipe dasar *jukung* ini dibuka atau dimekarkan dengan menggunakan api atau dibakar. Perahu yang sudah dibentuk kemudian dibakar dengan menelungkupkan ke api sehingga batang kayu tersebut membesar.

1. Jenis-jenis *Jukung Sudur*

Jenis perahu *jukung* ini menurut catatan sejarah telah ada sejak 2500 tahun yang lalu dan dibuat dengan menggunakan perkakas dari batu, kegiatan pembuatan adalah dengan membelah kayu dan kemudian mengambil cekungan dan lalu dibakar untuk memperbesar cekungan kayu tersebut sebagai bahan untuk dasar perahu. Pada masa sekarang banyak orang telah membuat perahu jenis ini dan sudah ditempelkan mesin bermotor.

Jukung sudur di Nagara terutama di kawasan Lebak, jenis perahu ini masih dipertahankan dalam bentuk aslinya. Jukung sudur ini cara membuatnya dengan membentuk bangunan badan jukung dengan menggunakan setengah batang kayu bulat. Kayu bulat tersebut panjangnya sekitar 7 meter dan lebarnya pada garis tengah sekitar 66 cm dan tebalnya sekurang-kurangnya 25 cm. Dasarnya rata dan oleh karena itu dapat bergerak walaupun kedalaman airnya hanya 10 cm. Perjalanan dengan *jukung sudur* ini menggunakan 2 batang *penanjak* (dayung) kayu atau bambu. Kini *jukung sudur* hanya ditemukan di daerah Lebak Nagara, banyak digunakan untuk menangkap ikan dan bersawah di lebak yang seringkali mengalami banjir. *Jukung Sudur* adalah jenis perahu yang tertua. Di gua Niah di utara pulau Kalimantan ditemukan peti mati dari kayu yang bentuknya mirip dengan *jukung sudur*.



Jukung Sudur



Jukung Rangkan

Jukung rangkan, dengan menggunakan *penapih* yang kuat, dan banyak digunakan untuk menuju mudik pada sungai-sungai yang berarus deras. Perahu jenis ini bentuknya ramping, ringan dan karena itu sangat sesuai untuk keperluan di hulu sungai yang berarus deras dan dangkal. Sebenarnya *jukung rangkan* ini adalah tipe lebih lanjut dari *jukung sudur*. Badan *jukung sudur* diberi *penapih* agar tidak kemasukkan air, dan *penapih* ini diberi kerangka *panggar* yang kuat agar *penapih* dan rangka itu secara keseluruhan menjadi kuat. Bentuk, konstruksi dan fungsi *rangkan* ini memperlihatkan hubungan yang erat dengan *jukung-jukung* yang sejenis yang dibuat dan ditemukan di pedalaman Borneo di hulu-hulu sungai besar. *Jukung rangkan* dengan badannya diberi berlantai bilah bambu yang dirakit memanjang lalu digelar sepanjang *panggar* yang mendarat.

2. Jenis-jenis *Jukung* Barito

Metode pembuatan *jukung-jukung* ini berasal dari awal zaman besi yaitu sekitar tahun 600. *Jukung* merupakan alat angkutan sungai yang paling umum dan pembuatan *jukung* ini masih dilakukan sampai sekarang dengan metode yang sangat sederhana.

Jukung Patai, pada dasarnya tidak ada perkembangan lebih lanjut dan biasanya jenis ini digunakan untuk menangkap ikan bagi penduduk di sekitar Lebak. *Jukung* ini hanya badan/bangun *jukung* saja dengan bagian haluan dan buritan yang agak ditinggikan, dan dengan bibir *jukung* yang diperkuat dengan kayu setebal 1 cm. *Jukung* jenis ini masih terdapat terutama sekali di sungai Bulus dan di kawasan lebak Nagara, banyak digunakan untuk menangkap ikan dan tangkapan ikan ini kemudian ditampung di bawah lantai. *Jukung* ini dijalankan dengan galah/*penanjak* dan di buritan dipasang kemudi untuk mengemudikan perahu.

Jukung Hawayan, dengan menggunakan *penapih tunggal*, dan kebanyakan perahu jenis ini dipakai untuk angkutan keluarga batih. Pada bagian haluan dan buritan perahu ini diberi sambungan samping dan *penapuhnya* hanya berupa sekerat papan. *Jukung Hawayan* ini memerlukan dayung dan jenis ini paling banyak ditemukan. Perahu ini digunakan untuk bermacam-macam keperluan rumah tangga dan hampir setiap rumah tangga yang rumahnya di tepi sungai memiliki perahu jenis ini. Lantai perahu ini bisa terbuat dari papan bisa juga terbuat dari bambu dan untuk meletakkan lantai ini dibuat pagar yang cukup kokoh.



Jukung Patai



Dagang sayur di *jukung hawayan*.

Alkon adalah *jukung* *Hawayan* yang dilengkapi dengan mesin tempel bermerek Alkon pada dasarnya juga digunakan untuk keluarga batih tetapi dengan menempuh jarak yang agak jauh (karena itu menggunakan mesin tempel). *Jukung alkon* ini bisa mencapai panjang 7 sampai 9 meter sangat banyak digunakan di sungai-sungai dan selalu menggunakan mesin. *Alkon* beroperasi di semua bagian sungai kecuali di kawasan bagian hulu sungai yang arusnya deras. Konstruksinya menyerupai *jukung* *Hawayan*, bedanya *Alkon* pada umumnya lebih besar dan ada tempat memasang kemudi dan baling-baling serta air buangan di ujung luar buritan perahu.

Jukung Rombong, adalah jenis perahu jukung yang diberi atap pada separuh bagian belakang perahu. Bentuk atap yang digunakan adalah berbentuk cekung dan pada umumnya digunakan untuk berdagang makanan. *Rombong* dalam bahasa Melayu Banjar artinya “kotak yang berisi makanan dan minuman yang dijual di perahu”. Jadi *jukung rombong* adalah jukung yang khusus untuk menjual makanan dan minuman untuk pembeli di tepi sungai. Makanan dan minuman ini ditempatkan di bagian tengah perahu sedangkan penjualnya duduk di bagian buritan.

Jukung Halus, panjang perahu jenis ini sekitar 10 meter dan lebar sekitar 2 meter, dilengkapi dengan mesin dan digunakan untuk mengangkut penumpang jarak jauh. Atapnya berbentuk lurus. *Jukung Halus* sering juga disebut *Klotok Halus*, adalah jenis perahu penumpang yang dilengkapi dengan mesin. *Penapih* perahu *klotok halus* ini bisa mencapai tiga bidang papan dan bagian penumpang yaitu bagian buritan dibuatkan atap yang lurus. Sekitar 50 tahun yang lalu perahu ini didayung dengan menggunakan pengayuh dari kayu.



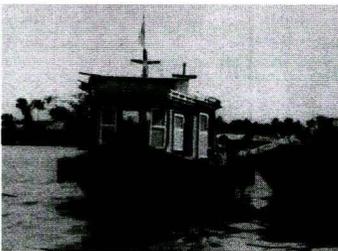
Jukung Rombong.



Klotok baangkut barang.

Klotok Baangkut Barang, jenis perahu ini mempunyai panjang 10 -14 meter dan merupakan alat transport barang. Jenis perahu ini dilengkapi dengan tempat pengemudi yang diberi atap. Klotok ini dapat berfungsi untuk mengangkut muatan barang dengan jumlah yang cukup besar dan bisa beroperasi dimana saja asal diperlukan. Dahulu *klotok* ini didayung orang, kini menggunakan mesin diesel. Kemudinya bisa di haluan dan bisa juga di buritan dan dimana tempat jurumudi berada, disitu juga dibuat atap. Ada dua jenis *klotok baangkut barang* ini, yaitu yang kedua ujungnya runcing dan yang lainnya pada buritan tumpul.

Jukung Nalayan, adalah jenis perahu *jukung* yang digunakan untuk melaut dengan dek lengkap dengan tempat penyimpanan ikan. Biasanya digunakan untuk menangkap ikan di laut Jawa selama 3-4 minggu. Perahu Nalayan ini membuktikan bahwa bakal *jukung* dapat digunakan untuk mengarungi laut meskipun tanpa menggunakan cadik. *Penapuhnya* bisa setinggi 7 keping papan ditambah dengan 2 keping lagi untuk menghalangi tempias air laut bila laut sedang berombak besar. Dibagian tengah ada penguat dari 5 balok kayu untuk membuat 4 tempat menyimpan ikan tangkapan. Selain itu ada kamar mesin di bagian buritan dan atas kamar mesin ada kamar untuk anak buah perahu yang dapat menampung 4 orang dengan nyaman. Di sebelah haluan ada tempat menyimpan barang dan dek yang kedap air. Perahu ini juga dilengkapi dengan radio penerima/pengirim berita.



Jukung Nelayan.



Jukung Raksasa.

Jukung Raksasa, adalah jenis perahu *jukung* yang digunakan untuk mengangkut barang, jenis perahu *jukung* ini yang paling panjang berukuran 22 meter dan lebar bagian tengahnya 5 meter. Dalamnya di bagian tengah dapat mencapai 2,5 meter sedangkan haluannya adalah 3,8 meter. *Penapuhnya* sampai 15 keping papan di bagian tengah, 16-18 keping papan di haluan dan buritan. Ada 2 tingkat dek. Perahu ini dikemudikan dari buritan dari atas dek atas, karena juru mudi harus dapat melihat air di haluan perahu.

Jukung Tiung, adalah jenis perahu *jukung* untuk mengangkut barang tanpa menggunakan mesin. Kini jenis perahu ini banyak ditarik atau didorong oleh kapal bermesin. *Jukung* ini tidak dibuat serapih dan sehalus jukung raksasa, karena semata-mata digunakan untuk mengangkut barang dagangan saja. Daya angkutnya cukup tinggi. Biasanya *jukung tiung* tidak dilengkapi dengan mesin dan pada umumnya digandeng dengan kapal tunda dan bisa sampai sepasang kapal tunda. Dahulu sebelum ada kapal tunda, jukung ini didayung oleh dua orang pendayung di depan dan seorang pengemudi di buritan. Dayung yang digunakan adalah dayung panjang. Panjang *jukung tiung* bisa sampai 17 – 23 meter lebar antara 4,5 – 6 meter, dan bila muatan penuh dapat masuk ke dalam air sedalam 1,5 – 2 meter.

Feri, adalah sebuah *katamaran* yang terbuat dari dua buah jukung digandeng bersisihan dengan dek. Jenis perahu ini adalah untuk digunakan sebagai alat menyeberang dari satu sisi sungai ke sisi sungai lainnya. Dibuat dengan dua buah jukung yang diletakkan secara bersisihan dan disatukan dengan dek yang panjang. Feri ini sangat bervariasi besarannya serta cara mengoperasikannya. Yang paling besar mencapai panjang 20 meter dan lebar 8 meter, dan yang paling kecil adalah panjang 11 meter dan lebar 4,5 meter. Feri ini dilengkapi dengan mesin yang diletakkan di salah satu jukung dalam feri tersebut. Di daerah pedalaman Kalimantan, pada tempat-tempat tertentu feri biasanya berfungsi sebagai perahu tambangan untuk menyeberangkan kendaraan bermotor.

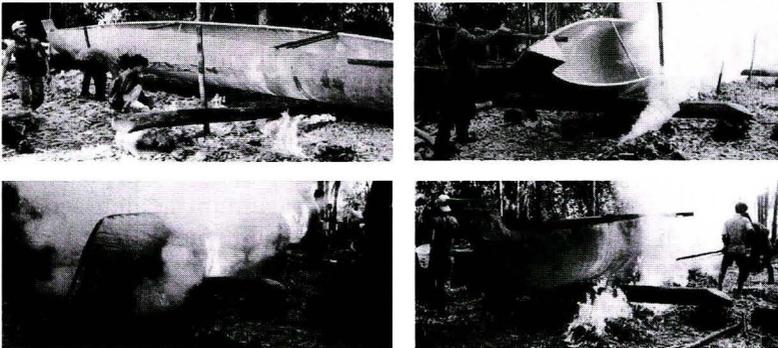
Motorbot adalah kapal penumpang berbadan langsing bisa mencapai panjang 25 meter dan dapat memuat sekitar 140

penumpang. Perahu ini dilengkapi dengan mesin disel 6 silinder dan dapat mencapai 12 – 16 knot. Motorbot ini dikembangkan dari bakal jukung yang khusus untuk motorbot dan dibuat bangunan tambahan di luar seperti lazimnya motorbot modern. Bagian buritan biasanya tumpul dan persegi.

3.1.2 Proses Pembuatan

1. tahap pertama berlokasi di dalam hutan di kawasan sungai Mangkutup dan Mutoi, ditempat itulah terdapat pohon-pohon *Dipterocarp* setinggi 50-60 meter. Kawasan ini berada sekitar 150-250 km dari laut. Di hutan-hutan inilah terdapat para pembuat perahu yang berasal dari desa Manusop dan Sungai Dusun. Mereka memilih dan menebang serta membuat bakal *jukung* dengan menggunakan perkakas yang biasanya digunakan untuk mengorek bagian dalam pohon dan membuat rongga yang selanjutnya dipindahkan ke sungai-sungai yang terdekat melalui rel tradisional.
2. sesudah itu, bakal *jukung* ini dikerjakan lebih lanjut di Manusop dan Sungai Dusun yang terletak di sekitar 70 km dari laut. Di sini para pekerja dibagi dalam kelompok kerja yang terdiri dari 4 – 5 orang. Pekerjaan mereka adalah menyelesaikan pengerokan bagian dalam dan bagian luar bakal *jukung* ini sehingga sudah berbentuk *jukung* yang kedua ujungnya lancip. Pekerjaan disini adalah menipiskan badan *jukung* sehingga siap untuk dibuka dengan menggunakan api.
3. *Mamaru*, proses membuka bakal *jukung* dengan menggunakan api. Pada proses ini, bakal *jukung* diisi dengan air sedangkan sepanjang bagian bawahnya dibuatkan api. Kini bakal *jukung* itu dibalik sehingga alasnya yang menghadap ke atas. Dengan cara ini seluruh rongga bakal *jukung* dipenuhi oleh asap dan uap panas. Pekerjaan *Mamaru* ini berkisar antara 2-3 jam bergantung dari besar kecilnya bakal *jukung* itu.

4. Kini bakal *jukung* itu dibalik lagi dengan salah satu sisinya ke arah api. Dengan menggunakan takik dan papan kayu pembukaan dilakukan dengan hati-hati sedikit demi sedikit. Kini bakal *jukung* ini sudah terbuka cukup lebar dan sudah terlihat menyerupai perahu.
5. selesai proses pembukaan dengan menggunakan api, bakal *jukung* ini siap dibawa ke Pulau Alalak dekat Banjarmasin, yaitu tempat pembeli dan pengrajin *jukung*. Ditempat ini pekerjaannya meneruskan mengolah *sampung*, *panggar*, *penapih* dan sebagainya sehingga *jukung* tersebut menjadi perahu jenis tertentu



Proses melebarkan *jukung* dengan menggunakan api.

3.1.3 Jenis Kayu

Dari keluarga *Dipterocarpiaceae* yang terdiri dari 200 spesies, tetapi yang dapat digunakan adalah 10 – 12 spesies saja. Untuk membuat penapih perahu dan panggar-panggarinya digunakan kayu ulin dan juga kayu dari keluarga *Dipterocarpiaceae*. Penggunaan kayu ulin mengisyaratkan bahwa hanya kayu yang tahan air dan awet saja yang dapat digunakan untuk membuat perahu, serta penghindaran sistem penyambungan dengan menggunakan paku, karena paku dapat menjadi karat bila kena air dan tidak dapat awet sebagai bagian dalam pembuatan perahu. Oleh karena itu, pembuat perahu akan menggunakan pasak dari kayu.

Tabel 1. Nama-nama kayu untuk membuat bakal *jukung*

Nama lokal	Nama latin	Dayatahan dlm tahun	Penggunaan %
<i>Cangal</i>	<i>Neobalancarpus heimii</i>	25	4
<i>Benuas</i>	<i>Shorea laevis</i>	6	35
<i>Rasa bukit</i>	<i>Cotyllelobium</i>	6	20
<i>Mada hirang</i>	Tak dikenal	6	15
<i>Lanan</i>	<i>Shorea cutisii</i>	2	20

3.2 Teknologi Pembuatan *Pinisi* pada Masyarakat Bugis

Perahu bagi masyarakat dan kebudayaan sukubangsa Bugis Makasar menjadi amat penting, hal ini berkaitan dengan pola mata pencaharian sukubangsa Bugis ini secara umum adalah sebagai nelayan di laut. Sehingga pembuatan perahu menjadi hal yang penting karena kemahiran mereka dalam bermata pencaharian di laut sebagai nelayan maupun sebagai pedagang yang selalu merantau mencari daerah baru dengan menggunakan kapal besar. Pengetahuan tentang perahu dimulai dengan adanya sampan-sampan kecil yang berkembang menjadi lebih maju yang ditengarai dengan adanya perahu jenis *Pa'dewekang* yang merupakan jenis perahu yang telah dilengkapi dengan berbagai keperluan untuk persiapan perjalanan yang lebih jauh dan lebih lengkap. Perahu jenis ini dipergunakan oleh orang Bugis dan Makasar dalam pelayaran mereka menuju benua Australia.

3.2.1 Jenis Perahu

Keahlian membuat perahu dikuasai oleh orang-orang dari daerah Ara, Lemo-lemo dan Bira. Keahlian dari orang-orang di tiga daerah ini dikuatkan oleh adanya mitologi Sawerigading dimana

kapal Sawerigading lunasnya terdampar di pantai Ara, *sottingnya* terdampar di pantai Lemo-lemo dan tali temalnya di pantai Bira. Oleh karena itu keahlian membuat perahu hanya dimiliki oleh orang-orang dari ketiga daerah dimana terdamparnya perahu Sawerigading.

Berbagai macam dan jenis perahu digunakan oleh orang-orang Bugis dalam aktivitas mereka sehari-hari sebagai nelayan. Berbagai macam bentuk dan jenis ini akan sesuai dengan fungsinya masing-masing berkaitan dengan aktivitas yang dilaksanakannya. Jenis-jenis perahu yang dapat ditemui di masyarakat di Sulawesi Selatan antara lain adalah :

Sampan, biasanya terbuat dari batang kayu yang besar, dengan cara dipahat diperoleh rongga memanjang untuk penumpang dan barang. Pada bagian depan dan belakang runcing dan tipis dengan maksud agar dapat bergerak cepat. Sampan atau biasanya di Sulawesi Selatan disebut *lepa-lepa* dipergunakan untuk menangkap ikan (memancing atau menjala) dan hanya dinaiki oleh dua orang atau tiga orang. Jenis inilah yang banyak dijumpai di gua-gua dalam bentuk lukisan.

Soppe, jenis perahu yang sudah lama berkembang dan dipergunakan oleh masyarakat sejak jaman pra sejarah. Jenis perahu inilah yang diperkirakan oleh para ahli sebagai perahu tua yang dipergunakan oleh nenek moyang bangsa Indonesia dalam usahanya untuk bermigrasi mencari daerah yang lebih aman. Perahu *soppe* biasanya disebut juga dengan perahu bercadik. Perahu *soppe* bentuknya menyerupai jenis perahu sampan, tetapi dibuat lebih panjang dan lebih besar. Pada bagian sisi kanan dan kirinya dibuat alat keseimbangan atau yang biasa disebut dengan cadik. Alat keseimbangan tersebut dibuat dari batang bambu. Sedangkan untuk penyangga cadik, biasanya dibuat dari kayu agar lebih tahan lama. Perahu *soppe* biasanya dilengkapi dengan layar berbentuk segitiga untuk penggerak laju perahu. Perahu-perahu semacam ini dapat disaksikan hampir di seluruh Indonesia tetapi tentunya dengan nama-nama yang berbeda-beda.

Jarangka, perahu ini bentuknya seperti perahu *soppe* tetapi lebih besar dan dinding kanan kiri terdapat dinding yang lebih tinggi disertai atap yang terbuat dari daun atau papan sebagai tempat berteduh. Perahu ini mempergunakan sebuah layar yang berbentuk segi empat dan ada juga yang mempergunakan dua buah layar lebar.

Sande, yaitu perahu yang merupakan milik orang Mandar. Bentuk dari perahu ini hampir sama dengan jenis *soppe*, tetapi lambungnya agak ramping sehingga gerakannya lebih cepat dan lincah. Pada bagian kanan dan kirinya terdapat cadik yang panjang. Bagian haluan dan buritannya mencuat ke atas dan layar perahu jenis ini berbentuk segitiga.



Pa'dewakang



Pinisi

Pa'dewakang, perahu jenis ini diperkirakan muncul pada masa perkembangan agama Islam awal. Perahu ini merupakan cermin teknologi baru dalam pembuatan perahu. Perahu *Pa'dewakang* tidak dibuat dari satu batang kayu tetapi dibuat dari papan-papan dengan memakai lunas. Pada perahu ini terdapat dua buah layar yaitu layar yang berbentuk segi empat, lebar dibagian tengah, sedangkan di bagian depan dipasang layar berbentuk segi tiga yang lebih kecil. Daya angkut perahu jenis ini mencapai 10 ton. Dengan perahu inilah pada kira-kira abad ke 16 dipergunakan oleh orang Makasar untuk mencapai benua Australia dalam usahanya mencari kerang dan mutiara. Pada perkembangan kerajaan Goa, Somba Opu, orang-orang Makasar telah menggunakan perahu jenis ini untuk berdagang ke timur dan barat.

Lambok, perahu jenis ini adalah perahu khas milik orang Mandar dan orang Buton. Bentuknya seperti sekoci dengan buritan bulat sedangkan haluannya runcing dan mencuat ke atas. Perahu ini mempunyai daya angkut 15 – 60 ton.

Pajala dan **Patorani**, kedua perahu ini mempunyai bentuk yang hampir sama, perahu ini berlayar dengan menggunakan layar segi empat dengan sebuah tiang layar yang besar. Daya angkut dari perahu jenis ini adalah sekitar 4 ton saja.

Salompong, perahu jenis ini berukuran besar dengan layar berbentuk persegi empat besar dengan tiang penyangga layar berada di bagian depan perahu.

Pinisi, jenis perahu ini pada dasarnya tidak hanya semata sebagai alat transportasi untuk mengangkut orang dan barang, akan tetapi lebih kearah pada simbol keperkasaan, kemajuan dan kebanggaan bagi masyarakat sukubangsa Bugis. Sehingga pembuatan perahu ini harus disertai dengan segala macam mitos dan ritual. Semangat dari orang Bugis ini terpampang pada suatu pepatah yang telah mendarah daging bagi masyarakat, yaitu "*Kualleangi tallang na towella*" yang berarti lebih baik tenggelam daripada surut kembali sebelum tujuan tercapai (mencapai tujuan).

3.2.2 Upacara dalam Pembuatan Pinisi

Dalam usaha untuk membuat perahu sebagai suatu teknologi yang muncul dari kebudayaan masyarakat Bugis, pembuatan perahu akan berkaitan dengan pranata sosial lain yang berlaku dalam masyarakat, salah satu pranata sosial yang sangat erat kaitannya adalah pranata keyakinan. Dengan adanya pranata keyakinan dalam sistem teknologi yang ada, maka dalam pembuatan perahu terdapat juga upacara-upacara yang berkenaan dengan keselamatan terhadap proses dan hasil pembuatan perahu yang bersangkutan.

Upacara-upacara yang dilaksanakan terdiri dari:

1. upacara penebangan kayu: sebelum dilakukan upacara penebangan, terlebih dahulu dilakukan pencarian bahan, setelah proses pemilihan bahan barulah dimulai persiapan yang menyangkut rencana penebangan. Pada tahap awal pelaksanaan penebangan dilakukan upacara tertentu. Kayu yang menjadi bahan utama antara lain kayu jati, kayu besi, kayu 'bayan', kayu 'suryan', dan lainnya. Upacara ini dimaksudkan agar kekuatan-kekuatan supernatural di alam atau di pohon-pohon tidak mengganggu para pekerja. Di samping itu melalui upacara diharapkan pekerjaan akan lancar dan berhasil baik.
2. upacara *annattara*: upacara ini dilakukan pada saat akan dilakukan pemotongan ujung lunas untuk disambung dengan sambungan kayu yang lainnya. Dalam upacara itu biasanya digunakan sesaji dan sarana-sarana lainnya. Sesaji antara lain terdiri dari pedupaan untuk membakar kemenyan, ayam dan satu sisir pisang panjang, serta kain putih.
3. upacara *Appasiki*: upacara ini dimaksudkan sebagai penolak bahaya yang mengancam, sesaji atau sarana upacara lain terdiri dari kue-kue tradisional. Dalam upacara tersebut dilakukan pembacaan doa-doa yang dilaksanakan di atas perahu (*barasanji*), seorang guru membacakan mantra sebagai penolak bala.
4. upacara *Ammasi*: upacara ini dilakukan menjelang pembuatan perahu selesai. Upacara ini dapat diidentikkan dengan upacara pemotongan pusat bayi. Upacara dilakukan dengan memberi pusat pada bagian pusat (tengah perahu) atau *kalebiseang*. Sesaji yang dipergunakan yaitu pisang, kelapa, ayam, gula merah dan lain-lain.

5. upacara peluncuran: upacara ini dilakukan pada suatu peluncuran pertama kali di laut. Sesaji yang dipergunakan antara lain nasi, telur satu butir, ijuk, macam-macam jajan, daun pandan, bunga melati dan lamingan.

3.2.3 Proses Pembuatan

Beberapa tahapan dalam proses pembuatan perahu menjadi sangat penting bagi proses pembuatan perahu itu sendiri, dan tahapan ini akan selalu diikuti untuk menghasilkan sebuah perahu yang baik dan laik berlayar. Disini diuraikan beberapa tahapan dalam proses pembuatan perahu Pinisi bagi orang Bugis.



Orang Bugis termasuk sukubangsa pengembara. Ketika mereka tinggal di suatu tempat di tepi sungai besar atau di tepi pantai, biasanya mereka membangun Pinisi, misalnya di Jambi (kiri) dan Sumbawa (kanan). Ketika pinisi selesai dan diluncurkan, mereka pergi meninggalkan tempat tersebut (dok. Nurhadi Rangkuti).

1. Persiapan awal pembuatan perahu adalah penebangan pohon yang sudah dipilih sesuai dengan peruntukannya. Dan yang terpenting adalah mencari pohon untuk pembuatan lunas perahu serta dua buah penyambungannya untuk ke depan dan ke belakang. Penebangan pohon dilakukan pada saat-saat yang tepat, baik hari maupun jam (saat) penebangan. Dan biasanya dilakukan sebelum tengah hari, karena ketika tengah hari menurut keyakinan orang Bugis adalah sangat dipantangkan untuk memotong kayu. Untuk bagian-bagian tertentu dari perahu seperti

rangka dan penguat dinding perahu biasanya dipilih kayu yang telah terbentuk secara alami. Pohon-pohon yang melengkung merupakan pilihan utama untuk membuat rangka perahu, karena lengkungan secara alami akan memudahkan membuat perahu. Kemudian dilakukan pembuatan konstruksi bawah perahu.

2. Pembuatan lunas (*kalebisiang*) merupakan bagian yang terpenting karena bagian ini merupakan bagian yang rawan terhadap kebocoran. Lunas terbuat dari balok kayu jati yang berukuran sekitar 30 – 40 cm. Setelah lunas selesai dibuat kemudian dilakukan persiapan untuk penyambungan. Teknik penyambungan ada dua macam yaitu teknik laso (sambungan masuk) dan teknik jembatan (teknik tumpuk). Untuk memperkuat sambungan dipergunakan pasak kayu, tetapi sekarang pasak kayu diganti dengan pasak dari besi (baut dan mur). Kemudian juga disiapkan *pengepak* (merupakan suatu bagian yang mempertemukan dinding perahu bagian kanan dan kiri yang terletak miring pada lunas), *uru sangkara* (papan pertama), *sotting* (dasar perahu bagian depan dan belakang) dan *kanjai*.
3. Pemasangan papan dasar (*terasal*). Papan ini masih termasuk bagian dasar dari perahu. Ketebalannya akan berbeda satu dengan lainnya, dan papan-papan yang berada di bawah harus lebih tebal daripada papan yang ada di atasnya. *Papan terasal* dipasang setelah selesai pemasangan pengepak, pemasangan *mula sangkara* (papan pertama) dan *papan kanjai*. Papan-papan *terasal* disambung dengan sistem pen dan setiap pen berjarak 15-20 cm.
4. Pemasangan Rangka. Pemasangan rangka perahu bertujuan untuk memperkuat dinding perahu yang terdiri dari balok-balok dan papan kayu di bagian bawah dengan berbagai ukuran. Tahap pemasangan rangka ini dimulai dari bawah dan semakin ke atas semakin tipis.

Kegiatan yang penting dalam tahap ini adalah :

- a. *Kelu*, yaitu balik (tulang yang paling bawah) sebagai pengikat papan terasal.
 - b. penyambung *kelu* (*gading*)
 - c. *saloro* (tulang atau penguat pada bagian kiri dan kanan perahu)
 - d. penyambung *saloro*
 - e. *lepe* (kayu penekan *gading*)
 - f. *lepe kalang* (tempat *kalang* bertumpu)
 - g. *lepe batang* (*lepe* pada bagian perut perahu)
 - h. *taju* (tempat pengikat kawat dan tali-tali perahu), pengikat lunas (depan, belakang dengan papan terasal).
5. Setelah dilakukan pemasangan rangka perahu dan dinding perahu, selanjutnya dikerjakan bagian belakang perahu. Pada bagian ini penting karena di tempat itu terdapat bagian kemudi yang merupakan 'jantung' perahu. Setelah bagian belakang selesai, dilanjutkan dengan pengerjaan bagian yang menghubungkan *lamma* (papan lemah) dengan lunas depan dan belakang. Lalu dilanjutkan dengan pembuatan anjungan, pembuatan bagian tiang agung dan pembuatan sambungan-sambungan papan dan mendempulnya

3.2.4 Bahan

Pembuatan perahu Pinisi tentunya tidak akan lepas dari bahan pembuatan perahu itu sendiri yang berupa kayu-kayu yang telah dibuat papan-papan dengan ukuran panjang dan lebar yang telah ditentukan. Dalam pembuatan perahu ini diperlukan 126 papan kayu jati yang pemasangannya dapat dirinci sebagai berikut:

1. susunan pertama dua lembar
2. susunan kedua enam lembar

3. susunan ketiga delapan lembar
4. susunan keempat terdiri dari papan-papan penghubung ada yang ukuran panjang dan papan-papan pendek yang dipergunakan sebagai penghubung antara papan dengan 'sotting'.
5. susunan kelima sepuluh lembar
6. susunan keenam sepuluh lembar
7. susunan ketujuh sepuluh lembar
8. susunan kedelapan dua belas lembar
9. susunan kesembilan empat belas lembar
10. susunan kesepuluh enam belas lembar
11. susunan kesebelas delapan belas lembar
12. susunan kedua belas sepuluh lembar.

3.3 Teknologi Pembuatan Perahu pada Masyarakat Madura

3.3.1 Jenis Perahu

Perahu-perahu di Madura terdiri dari berbagai bentuk dan ukuran dari jenis yang paling kecil sampai pada jenis yang besar yang dibuat dari papan dengan daya muat yang besar. Perahu dengan daya muat besar di Madura disebut juga dengan *perahu*. Pembuatan perahu Madura biasanya dilakukan dengan gotong royong.

Perahu-perahu milik atau dibuat oleh orang Madura biasanya beroperasi di wilayah perairan sekitar Laut Jawa dan Selat Madura dengan pelabuhan-pelabuhannya di Pasuruan dan Muncar. Di pelabuhan-pelabuhan tersebut, ketika angin sedang tidak ramah, banyak perahu yang ditambatkan tidak melaut. Ada perahu nelayan yang bercadik tunggal, dan ada pula yang bercadik ganda. Pada umumnya jenis perahu yang ada adalah jenis perahu *golekan*. Perahu jenis ini biasa disebut juga *perahu jala* atau perahu *jaring*.

Perahu-perahu jaring biasanya berukuran besar dengan tiang yang kuat dan layar yang lebar. Sesuai dengan fungsinya sebagai sarana untuk menangkap ikan, perahu ini dapat digunakan

di wilayah perairan dengan gelombang yang kuat. Layar yang lebar berfungsi sebagai penambah kecepatan perahu.

Dalam usaha mereka mencari ikan di laut, biasanya mereka terdiri dari beberapa buah perahu. Untuk memudahkan pengelihatannya di antara sesama nelayan di laut, warna badan dan layar perahu dibuat menyolok agar dari kejauhan mudah tampak. Tiang layar dan tali-temalnya diberi hiasan bendera yang warna warni. Badan perahu juga dihias dengan cat yang berwarna warni juga.

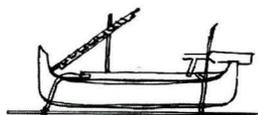
Berdasarkan hasil inventarisasi yang dilakukan tahun 1980 oleh tim dari Proyek Media Kebudayaan Jakarta, jumlah macam perahu Madura lebih dari 30 jenis, di antaranya adalah



Jukung Pajangan, adalah jukung yang berukuran besar 13-15 meter. Cirinya yang khas mempunyai hiasan naga dan burung yang dapat dilepas. Di kiri dan kanannya mempunyai cadik.



Jukung Gambringan, sebetulnya jukung biasa yang mempunyai *lenggi* (buritan dan haluan) yang tinggi. Warna biru mendominasi lambung. Hiasan khasnya berupa gambar matahari dan bunga di tengah *lenggi*.



Jukung Pagur, adalah jukung kecil yang diberi cadik pada satu sisinya saja. Jukung ini hanya dipakai untuk memancing dan menjala di dekat pantai.



Jukung Tengongan, namanya berasal dari Sapudi untuk jukung yang ada di Tarebung dan Bawean. Penyangga layar terletak dekat dengan tempat duduk pengemudi. Dipakai untuk menangkap ikan.



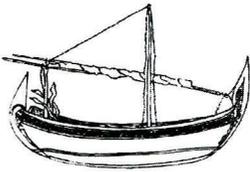
Sampan Kateran Legung, termasuk kategori *jukung* karena teknik pembuatannya sama, yaitu dengan cara melubangi kayu. Di kedua sisinya terdapat cadik.



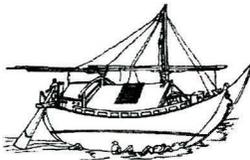
Sampan Petetedan termasuk kategori *jukung* dan cara membuatnya juga dengan melubangi kayu. Di kedua sisinya terdapat cadik. Bagian *lenggi* tidak meruncing ke atas.



Perahu Karoman, adalah perahu jenis *jukung* yang cara membuatnya dengan melubangi kayu. Di bagian atas diberi tambahan papan untuk mempertinggi. Bagian haluan dan buritan diberi hiasan.



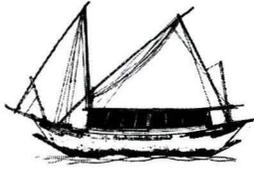
Parao Pajangan Madura'an, banyak terdapat di Pasean dan Pasongsongan. Mempunyai *lenggi* yang tinggi dengan hiasan yang raya. Di sepanjang badannya juga terdapat hiasan yang menyambung pada bagian *lenggi*.



Perahu Lete' Gole'an bukan perahu yang berfungsi untuk mencari ikan, tetapi khusus untuk berniaga, angkutan barang, dan penumpang. Awak perahunya mencapai belasan orang sesuai dengan jumlah muatannya.



Sampan Panjaringan, sesuai dengan namanya *sampan* ini berfungsi sebagai perahu untuk mencari ikan. Tetapi namanya dapat berubah sesuai dengan fungsinya. Ukurannya cukup besar



Parao Jonggolan termasuk perahu besar dengan ukuran panjang sekitar 30 meter. Bagian dalamnya dapat memuat barang dan perbekalan. Perahu ini memiliki dua tiang layar yang kokoh agar pelayaran dapat lebih cepat.

3.3.2 Proses Pembuatan

1. Persiapan kayu konstruksi. Diperlukan persiapan papan-papan kayu yang telah dikumpulkan dari tahun ke tahun dan ketebalan papan-papan ini biasanya sekitar 4 – 5 cm, biasanya disiapkan untuk dinding perahu. Selain papan-papan kayu dipersiapkan juga balok-balok kayu berbagai ukuran. Untuk balok kayu biasanya digunakan kayu *nyamplong* dan untuk papan dipergunakan kayu jati atau kayu besi.
2. Pembuatan papan-papan lengkung. Papan-papan kayu yang tidak digergaji untuk pembuatan perahu perlu dibentuk atau dilengkungkan sesuai dengan kebutuhan. Untuk pembuatan papan lengkung biasanya digunakan tungku khusus. Pada saat papan-papan kayu jati tersebut dipanaskan dengan temperatur tertentu, di ujung kayu harus dibebani dengan pemberat. Hal ini dimaksudkan agar pada suatu proses pemanasan sedikit demi sedikit kayu jati tersebut melengkung. Pada proses pelengkungan, kayu jati yang dipanaskan, pada saat-saat tertentu harus disiram dengan air agar papan tidak terbakar. Pemanasan papan kayu memerlukan waktu sekitar setengah sampai tiga perempat jam, tergantung pada kondisi keadaan kayu yang dilengkungkan.
3. Pembuatan lunas perahu, merupakan bagian yang terpenting dari sebuah perahu karena bagian ini adalah bagian yang rawan terhadap kebocoran. Lunas perahu dibuat dengan mempergunakan kayu jati berukuran

sekitar 1 -- 20 cm dengan ukuran panjang sesuai dengan permintaan. Setelah itu dilakukan pembuatan ujung perahu atau disebut juga dengan *lenggi*. Pemasangan *lenggi* disebut *makabin lenggi*. Bagian ujung (*lenggi*) tersebut disatukan dengan lunas.

3.3.3 Bahan

Beberapa kayu pilihan yang dipakai untuk membuat perahu dan ada larangan untuk menggunakan kayu tertentu dalam usaha membuat perahu, seperti dilarang menggunakan kayu nangka, kayu-kayu yang mempunyai mata kayu, atau cabang atau kayu-kayu bekas terkena petir. Kayu utama untuk dibuat perahu adalah kayu jati dan kayu camplong. Biasanya kayu-kayu bahan baku tersebut dikumpulkan sedikit demi sedikit dari tahun ke tahun. Tidak jarang, kayu-kayu tersebut didatangkan dari tempat lain di luar Madura, misalnya dari daerah Tuban yang banyak menghasilkan kayu jati.

Selain bahan dasarnya adalah kayu jati dan kayu camplong, bahan selanjutnya yang dikumpulkan adalah sabut kelapa dan kulit kayu nyamplong atau disebut juga dengan gelam. Serat sabut kelapa dipilin dengan gelam sehingga seperti tali bentuknya. Tali-tali gelam inilah yang gunanya untuk menyumpal/ menutup sela-sela papan atau bagian badan perahu yang diperkirakan akan berlubang atau berlubang.

Dalam menutup sela-sela ini diperlukan juga dempul kayu yang dibuat secara tradisional dari campuran minyak jarak dan bubuk kapur kemudian ditumbuk. Jika minyak jarak sulit ditemukan maka dapat dipergunakan pula minyak *nyamplong* atau dipergunakan pula minyak kelapa. Minyak ini berfungsi sebagai bahan yang kedap air.

Untuk layar biasanya dipergunakan bahan blacu tebal, dan untuk menghias perahu dipergunakan cat minyak dan ini tergantung pada pesanan atau tukangny. Dalam pembuatan perahu Madura tampak bahwa sistem pembuatannya mengikuti tradisi Asia

Tenggara dimana dalam penyambungan papan satu dengan papan lainnya tidak dipergunakan paku. Hal ini mengikuti pertimbangan bahwa bila menggunakan paku maka tidak akan tahan lama (besi akan karatan bila kena air), penggunaan pasak kayu tampaknya lebih aman dan lebih tahan lama. Dalam pembuatan perahu Madura ini diperkirakan akan memakan kayu sebanyak 4 m³

3.3.4 Pulau Poteran

Di bagian timur Pulau Madura, di depan pelabuhan Kalianget dijumpai sebuah pulau kecil yang dikenal sebagai Pulau Poteran. Pulau Poteran yang berada sekitar 500 meter di seberang Kalianget, masuk dalam wilayah Kecamatan Talango, Kabupaten Sumenep, Provinsi Jawa Timur. Penduduk pada salah satu kampung di pulau tersebut kebanyakan adalah pembuat perahu. Pengguna jasanya adalah masyarakat sekitar maupun dari daerah lain, seperti Kabupaten Sampang dan Kabupaten Pamekasan. Produk andalan yang banyak dipesan nelayan adalah perahu *payangan*.

Pengrajin tradisional ini membuat perahu hanya dengan berbekal gergaji, palu, bor tangan, meteran, dan *panyipaden* (alat untuk membuat garis di atas kayu). Seperti lazimnya, pembangunan perahu *payangan* dimulai dari bagian lunas. Setelah lunas dipasang didudukan, para tukang mulai membuat badan perahu. Mereka tidak mengenal gambar teknis atau sekedar sketsa sebagai panduan karena semua dibuat berdasarkan ingatan akan ajaran dari orangtuanya. Setelah bagian badan selesai dibangun baru dibuat tulang/rusuk atau *gading-gading* yang bentuknya mengikuti lengkungan badan perahu.

Kendala yang dihadapi sekarang ini adalah sulitnya memperoleh bahan baku kayu. Di Pulau Poteran maupun Pulau Madura jelas sudah tidak ada lagi hutan yang dapat menghasilkan kayu yang diperlukan. Oleh karena itu mereka harus mendapatkannya dari tempat lain yang cukup jauh jaraknya, misalnya dari Pulau Kangean yang pernah disebut sebagai salah satu pulau penghasil kayu jati yang baik kualitasnya. Kalaupun

dapat, harga yang harus dibayar cukup tinggi. Tidak mengherankan bila kurangnya modal amat menghambat perolehan kayu itu, dan akibatnya banyak pesanan yang terpaksa tidak dilayani.



Bagian *lenggi* haluan.



Hiasan *antek* pada *parao jonggolan*.

3.4 Pembuatan Perahu di Jawa

Perahu dibuat oleh kelompok dalam masyarakat yang memiliki keahlian dalam membuat perahu. Berdasarkan teknik pembuatannya, perahu dibagi menjadi dua jenis, yaitu *perahu lesung* dan *perahu papan/gading-gading*. Contoh *perahu lesung* antara lain perahu *congkren* di Pelabuhan Ratu, Sukabumi dan *jukung* kayu di Pangandaran, Ciamis. Adapun perahu papan atau *gading-gading* adalah perahu *compreng*, *sope*, *dogol*, dan kapal motor di pantai utara Jawa dan perahu *payang*, *bleketek*, dan kapal diesel di pantai selatan Jawa.

3.4.1 Perahu Lesung

Material utamanya adalah sebuah gelondongan kayu yang bulat lurus dengan ukuran diameter dan panjang disesuaikan

dengan ukuran perahu yang diinginkan. Kayu yang sudah disiapkan kemudian dikeruk bagian dalamnya hingga mencapai kedalaman tertentu. Seluruh dinding perahu/bagian tepi gelondongan kayu itu harus memiliki ketebalan yang sama. Bagian dasar perahu dikeruk hingga membentuk potongan menyerupai huruf U atau V. Selanjutnya salah satu bagian ujung gelondongan kayu itu dipapas untuk dijadikan bagian buritan perahu, sedangkan bagian ujung lainnya dibuat lancip sebagai bagian haluan. Perlu diperhatikan bahwa dinding perahu harus memiliki ketebalan yang sama agar perahu tidak mudah retak karena pemuaihan yang tidak sama.

Tahap berikutnya adalah penyiapan bagian dalam badan perahu dengan cara meletakkan papan untuk dudukan tiang layar, tempat duduk, serta peletakan cadik yang melintang di bagian atas badan perahu. Tahap selanjutnya adalah pelapisan dinding bagian dasar dengan menggunakan cat atau ter dan kemudian dilakukan pengecatan dinding perahu. Pada tahapan akhir inilah perahu dihias sesuai selera pembuat atau pemilik perahu.

3.4.2 Perahu Papan/*Gading-gading*

Jenis perahu ini material utamanya tidak hanya satu gelondongan kayu saja. Ini merupakan kumpulan balok kayu dan papan yang dirangkai. Sebagai sebuah perahu dengan rangka, ukuran besar perahu tersebut tidak terbatas hanya oleh ukuran sebuah gelondongan kayu saja.

Tahapan pembuatannya dimulai dengan penyiapan balok kayu untuk dijadikan lunas atau bagian dasar badan perahu. Selanjutnya adalah penyiapan rangka bagian depan dan belakang. Kemudian diikuti dengan penyiapan *gading-gading* atau rusuk perahu dan terakhir adalah penempelan dinding perahu. Diketahui pula bahwa dalam tahapan yang terakhir disebutkan ada perbedaan waktu pengerjaan terkait dengan jenis perahu yang diinginkan. Dalam pembuatan jenis *perahu compreng* dan *sope* misalnya, yang ukurannya cenderung kecil, penyusunan papan sebagai lambung perahu dilakukan terlebih dahulu dan kemudian diikuti

dengan penempatan *gading-gading*/rusuknya. Berbeda halnya dengan pembangunan jenis perahu kapal motor dan kapal diesel yang ukurannya lebih besar. *Gading-gading* atau rusuk dibangun terlebih dahulu dan baru menyusul penyusunan papan bagian dindingnya.

Untuk mendapatkan bentuk bangun perahu yang serasi dalam menghubungkan bagian haluan dan buritan, maka dalam pembentukan lambung perahu, papan-papan yang ada dibuat lengkung. Caranya adalah dengan memanasi papan-papan itu satu-persatu, dan bagian ujung-ujungnya dibebani dengan batu selama berjam-jam sampai mendapatkan bentuk lengkung yang sesuai.



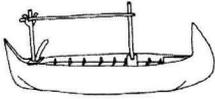
Deretan perahu nelayan di Indramayu, pantai utara Jawa (dok. Don Hasman).

Pemasangan papan dinding perahu dilakukan dengan menyambungkan papan dengan papan dan papan dengan *gading-gading*. Pemasangan dilakukan dengan memanfaatkan pasak-pasak kayu pada bagian yang telah dibor. Selanjutnya sambungan antar papan dirapatkan dengan menyisipkan potongan-potongan kulit kayu gelam (*Melaleuca leucadendra*) yang selanjutnya diperkuat dengan dempul. Selanjutnya dilapis dengan meni atau cat.

Dalam pembangunan perahu itu, jenis tertentu menginginkan bentuk bagian *serang perahu* (bagian atas dari ujung-ujung lunas) yang cukup tinggi dan besar. Bagian itu kelak dikenal sebagai *linggi* perahu. Fungsi *linggi* adalah menampung semburan air agar tidak masuk ke dalam badan perahu. Pada jenis *perahu compreng*, *kolek*, *dogol*, dan lainnya bagian ini merupakan ajang pengekspresian selera seni pengrajin perahu. Cukup banyak perahu-perahu ber-*linggi* yang demikian raya dihiasi.

3.4.3 Jenis Perahu di Pantai Utara Jawa

Perahu Compreng (Tembon)



Perahu compreng dikenal pula sebagai *perahu tembon*. Di satu daerah disebut *perahu compreng* (seperti di Bondet), dan di daerah lain (misalnya di Eretan) disebut *tembon*. Wanganea menyebutkan bahwa penyebaran perahu ini di sepanjang pantai utara Jawa Barat dari Anyer sampai Cirebon. Gebang di Cirebon adalah salah satu pusat pembuatan perahu Compreng.

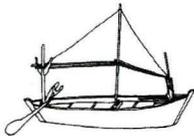
Bagian *perahu compreng* terdiri atas *lunas*, *linggi* depan dan belakang, *gading-gading*, tiang layar, dan papan-papan dek yang disebut *tataban*. Badan perahu di bagian kiri dan kanan disebut *golak kiri* dan *golak kanan*. Di bagian tengah di atas perahu terdapat sepotong papan yang disebut *pulangan* yang di tengahnya terdapat lubang tempat tiang layar.

Pada bagian buritan perahu terdapat sepotong papan melintang yang disebut *dapur*, di atas *dapur* ditancapkan *sanggan layar* yang bentuknya seperti sayap burung sedang terbang. *Sanggan layar* ialah tempat meletakkan layar yang digulung. Di depan *sanggan layar* terdapat sebatang balok yang disebut *sumbi-sumbi* yang berfungsi sebagai tempat meletakkan gagang kemudi sewaktu perahu sedang berlayar.

Pada perahu compreng berukuran besar terdapat *andang-andang*, yaitu bambu-bambu yang letaknya melintang dari tiang layar sampai di atas *sanggan layar*. Biasanya terdapat dua jajar *andang-andang*, bagian atas disebut *andang-andang atas* dan bagian bawah disebut *andang-andang bawah*. Fungsi *andang-andang* ialah sebagai tempat menggantung peralatan dan perlengkapan menangkap ikan, berupa keranjang-keranjang ikan yang disebut *loak*, dan alat menangkap ikan (jala dan jaring *dogol*).

Perahu *compreng* dapat dimuati dua sampai tujuh orang nelayan dalam satu kelompok, tergantung pada ukuran perahu. Perahu jenis ini menggunakan layar dan mesin tempel sebagai alat penggerak. Layar masih berfungsi sebagai alat penggerak utama. Adapun mesin tempel digunakan hanya bila tidak terdapat angin yang dapat mendorong laju perahu, dan pada lokasi-lokasi yang tertentu yang membutuhkan gerak lebih lincah seperti saat keluar-masuk pelabuhan atau pada saat keluar-masuk muara sungai.

Perahu Sope

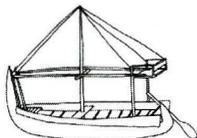


Perahu *sope* banyak dijumpai di perairan Cirebon dan Indramayu, walaupun sebenarnya jenis perahu ini umum digunakan di sepanjang pantai utara Jawa Barat. Di perairan Teluk Jakarta, jenis perahu ini Jakarta disebut *jegong*.

Perahu *Sope* berbentuk sederhana dan tidak terdapat ciri yang menonjol padanya. Ukuran perahu bervariasi, dari yang terkecil sekitar 3,5 meter, sampai belasan meter. Di pantai utara Jawa Barat perahu-perahu bermotor ukuran besar menggunakan bentuk dasar perahu *sope* dan dikenal sebagai kapal motor. Di pantai selatan Jawa Barat disebut kapal diesel dan perahu *bleketek*.

Perahu Dogol

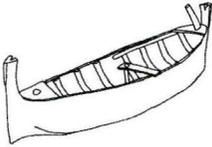
Perahu Dogol merupakan jenis perahu yang berasal dari Jawa Tengah, yang salah satu pusat pembuatannya adalah di Brebes. Perahu ini banyak digunakan oleh nelayan di Eretan, Jawa Barat. Di Jawa Timur, jenis perahu ini disebut perahu *konting* yang pusat pembuatannya adalah di Tuban dan Gresik.



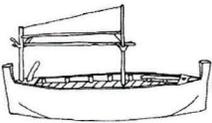
Di Eretan, perahu *Dogol* sudah merupakan modifikasi dari bentuk aslinya. Modifikasi yang dimaksud tampak pada penambahan balkon di bagian buritan

yang berfungsi untuk meletakkan peralatan seperti keranjang ikan.

Perahu Jegong



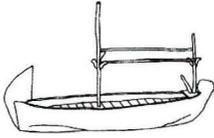
Perahu *jegong* banyak dijumpai di Indramayu, Pamanukan, dan Jakarta. Jenis perahu ini digunakan di seluruh pantai Jawa Barat. Di Jakarta jenis ini disebut perahu *Sope*. Berdasarkan ukurannya kita dapat menyebutkan adanya jenis perahu *jegong besar* dan *perahu jegong kecil*. Keduanya mempunyai bentuk *linggi* dan lambung yang sama. Perahu *jegong kecil* cukup diawaki 1-2 orang saja.



Adapun perbedaan lain tampak pada kelengkapan di perahu. Perahu *jegong besar* memiliki dek, palka penyimpanan ikan, tiang layar, dan layar tajak. Kelengkapan ini tidak dimiliki oleh perahu *jegong kecil*. Selain itu karena jarak tempuhnya, perahu *jegong besar* dilengkapi dengan mesin yang lebih besar, kotak penyimpanan es, dan peralatan navigasi. Perahu *jegong besar* diawaki oleh 3--5 orang.

Perahu Kolek (Mayang/Payang)

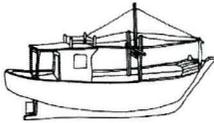
Sepanjang pengamatan, perahu *kolek* hanya ditemukan di Eretan (Indramayu). Namun menurut Wanganea, perahu *kolek* digunakan di seluruh pantai utara Jawa Barat, bahkan di seluruh pantai utara Jawa dan Madura. Nama perahu ini sangat bervariasi, yaitu *kolek*, *payang*, *mayang*, *kolekan*, *golekan*, dan *konting*. Pusat pembuatan perahu ini di Batang, Jawa Tengah.



Perahu ini mempunyai corak khas yang indah, hiasannya terpola dan sangat artistik. Bentuk perahu ini mirip dengan perahu jenis *compreng*, tetapi mempunyai *linggi* depan yang lebih lebar dan lebih besar. Perahu ini berukuran sedang hingga besar. Perahu ini disukai karena lajunya cepat.

Kapal Motor

Kapal Motor ditemukan di Eretan (Indramayu) dan Sunda Kelapa (Jakarta). Kapal Motor ditemukan di pangkalan perahu yang besar, karena ukurannya besar. Jenis perahu ini mempunyai jarak jelajah jauh, sehingga kemampuan penyebarannya pun jauh. Selain di pantai utara Jawa Barat, jenis perahu ini juga ditemukan di pantai selatan Jawa Barat. Di pantai selatan perahu ini dikenal dengan nama Perahu Diesel.



Kapal Motor adalah jenis perahu nelayan yang paling besar dan daya jelajahnya paling jauh. Kapal Motor dapat berlayar berminggu-minggu di lautan. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan perlengkapan navigasi dan kapasitas mesin yang besar. Perahu ini tidak lagi menggunakan layar.

Bentuk haluan dan bentuk lambung Kapal Motor menyerupai perahu *sope*. Jadi, dapat dikatakan bahwa bentuk dasar Kapal Motor mengambil bentuk perahu *sope*. Modifikasi di atas dek, yaitu terdapat rumah-rumahan dan palka penyimpanan ikan. Rumah-rumahan berfungsi sebagai tempat berteduh awak kapal, ruang kemudi, dan penyimpan perbekalan.

Kapal Motor dibedakan menjadi dua, yaitu Kapal Motor I dan Kapal Motor II. Perbedaan antara kedua jenis ini terletak pada bentuk buritannya. Kapal Motor I mempunyai bentuk buritan yang melengkung, sedangkan Kapal Motor II mempunyai bentuk buritan menyudut.

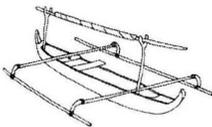
3.4.4 Jenis Perahu di Pantai Selatan Jawa

Bentuk asli dari perahu Pelabuhan Ratu adalah yang dikenal sebagai perahu *congkrenng* dan perahu *payang* Pelabuhan Ratu (berbeda dengan perahu *payang* dari pantai utara). Sebelum ada dermaga, perahu-perahu besar tidak dapat mendarat di pantai Pelabuhan Ratu. Adapun jenis perahu di Pangandaran adalah perahu *jukung*, yang dipengaruhi oleh jenis perahu *jukung* Cilacap.

Perahu di pantai selatan umumnya menggunakan mesin sebagai penggerakannya, kecuali perahu *congkrenng* yang masih menggunakan layar. Perahu kecil umumnya bercadik, seperti perahu *congkrenng* di Pelabuhan Ratu dan perahu *jukung* di Pangandaran. Bentuk khas perahu pantai selatan Jawa Barat adalah haluannya yang tinggi, dan buritan yang papak menyudut untuk menempatkan mesin perahu.

Di pantai selatan Jawa bentuk perahunya dapat dikelompokkan atas delapan jenis, yakni *congkrenng*, *payang*, *gillnet*, *perahu resin* Pelabuhan Ratu, *bagang*, *bleketek*, diesel, dan *jukung* Pangandaran. Beberapa buah di antaranya adalah sebagai berikut:

Perahu Congkrenng

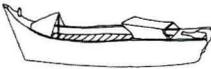


Ini adalah jenis perahu asli dari Pelabuhan Ratu. Bentuknya sederhana. Bagian lunas dan setengah dindingnya dibuat dari satu batang pohon, setengah dindingnya lagi diberi tambahan papan. Perahu ini umumnya tidak menggunakan mesin. Perahu hanya digerakkan dengan layar dan dayung. Perahu ini menggunakan cadik pada kedua sisi perahu, dan biasanya diawaki 1 atau 2 orang.

Payang Pelabuhan Ratu

Perahu *payang* Pelabuhan Ratu berbeda dengan perahu *payang* di pantai utara Jawa Barat, walaupun keduanya menggunakan jaring jenis *payang* ketika menangkap ikan. Bentuk perahu cukup sederhana, yaitu di atas dek hanya terdapat dua tiang untuk meletakkan jaring. Seperti umumnya perahu di pantai selatan, bagian haluan perahu *payang* tinggi dan bagian buritannya papak untuk tempat mesin. Perahu ini diawaki oleh tiga sampai lima orang.

Perahu Gillnet

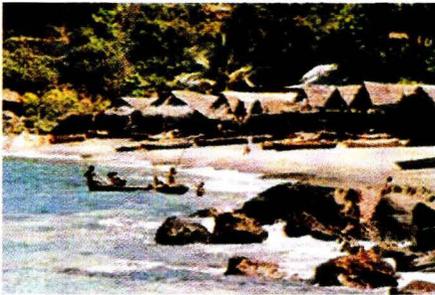


Perahu *gillnet* adalah jenis perahu di Pelabuhan Ratu yang bentuknya merupakan modifikasi dari perahu *payang* melalui penambahan rumah-rumahan pada bagian buritan yang berfungsi sebagai tempat perbekalan. Adapun yang membedakan lagi dengan perahu *payang* adalah jenis jaring yang digunakan. Pada perahu *gillnet* jenis jaring yang digunakan adalah *jaring gillnet* atau *jaring insang*.

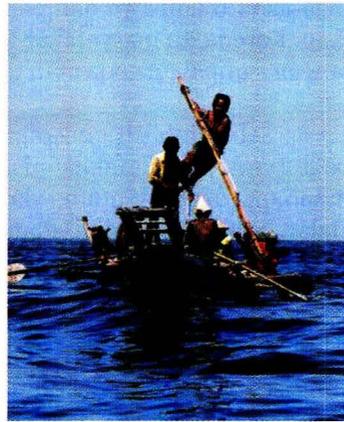
3.5 Lamalera dan Komunitas Nelayan

Berada di tepi pantai Laut Flores, masyarakat di Lamalera, Pulau Lembata (dahulu disebut Pulau Lomblen), Provinsi Nusa Tenggara Timur melakukan aktivitas penangkapan ikan paus dengan menggunakan peralatan serba tradisional. Peralatan dimaksud berupa layar, tali (yang dibuat dari benang kapas, daun gebang, dan serat kulit pohon waru), *kafe* yaitu *tempuling* atau harpoon, *peledang* (perahu) dari kayu, sampan, galah tempat menancapkan *harpoon* untuk menombak, alat untuk mengguyung air, gentong air, maupun *faye* (alat untuk mendayung).

Di tempat itu musim perburuan ikan-ikan besar, seperti ikan paus, pari, dan hiu dari berbagai jenis oleh masyarakat disebut sebagai musim *lefa* atau yang lebih dikenal dengan nama *olanua* (mata pencaharian). Proses ritual *olanua* dimulai sejak 1 Mei hingga 31 Oktober. Dengan masuknya agama Katolik pada tahun 1886 di Lamalera, prosesi ritual tradisi ini mendapat bentuk baru dengan upaya inkulturasi dari Gereja Katolik. Misalnya sebelum musim *lefa* atau *olanua* dimaknai dengan upacara misa di pantai, pemberkatan *peledang* oleh pastor, doa bersama, dan penggunaan air suci untuk kepentingan upacara bersih diri dari salah dan dosa.



Kampung Lamalera (atas) yang terletak di tepi pantai. Pada bulan Mei-Oktober penduduknya berburu ikan paus dengan peralatan sederhana (kanan).



Tradisi ini diawali dengan upacara misa dan *ceremoti*, upacara tradisional dimana seluruh komponen masyarakat Kampung Lamalera duduk bersama di pantai bermusyawarah untuk membicarakan seluruh persoalan kampung, persoalan perburuan dengan berbagai tahapan yang mesti dilaksanakan dalam perburuan itu. Upacara *olanua* ini menjadi unik dan demikian menarik karena rentetan upacara dan segala macam ritual adat dan agama Katolik. Perjumpaan kedua aspek ini menjadi begitu kental dan akrab dalam seluruh proses kehidupan masyarakat Lamalera.

Malam sebelum keesokan harinya mereka melaut, semua suku yang memiliki perahu berdoa di rumah adat (rumah suku)

masing-masing. Mereka berbagi pengalaman dan mendengar petuah dari yang dituakan. Intinya masing-masing individu harus dapat menjaga ketenteraman, menjaga tutur kata, tidak boleh bertengkar dengan sesama, tetangga, dalam rumah tangga suami dan isteri, anak tidak ada perselisihan dan pertengkaran. Melanggar semua hal tersebut berarti kerja keras di laut tak membawa hasil. Masyarakat Lamalera meyakini bahwa hubungan antara yang di darat dan di laut merupakan hubungan sebab akibat. Keduanya saling mendukung dan saling menentukan. *Atamole* sebagai ahli pembuat *peledang* di darat memiliki peran sendiri yang berbeda dengan *lamafa*, juru tikam di laut. Salah, keliru, atau bahkan lalai membagi hasil tangkapan juga akan membawa dampak buruk terhadap proses penangkapan ikan. Karena itu masyarakat Lamalera sangat menjaga hubungan itu jangan sampai ternoda atau tercela.

Seluruh hasil tangkapan ikan pertama-tama diperuntukkan bagi para janda, fakir miskin, dan para yatim piatu. Mereka mendapat tempat utama dalam seluruh prosesi perburuan ikan. Dalam setiap nyanyian adat, doa, dan permohonan dari nelayan, kehadiran para janda, fakir miskin, dan para yatim piatu menjadi tujuan utama dari seluruh karya mereka di laut. Dalam tradisi *olanua* ada aturan dimana masyarakat Lamalera mempunyai komitmen untuk tidak boleh menombak ikan paus atau ikan lain yang sedang bunting. Peran *lamafa* (juru tikam) dalam memilih objek yang hendak ditombak menjadi sangat penting. Filosofi di balik itu adalah untuk menjaga kelestariannya supaya ikan-ikan tersebut tidak punah.

Bermatapencaharian dengan memanfaatkan kekayaan perairan di sekeliling tempat tinggalnya memang sudah berlangsung sejak dahulu. Di Lamagute yang hanya berjarak sekitar 100 meter dari garis pantai Laut Flores, tidak jauh dari Lamalera, terdapat objek arkeologis berupa lukisan perahu pada permukaan batu andesit. Di dekatnya, pada jarak sekitar 5 meter dijumpai lukisan motif manusia yang digambarkan dengan warna merah. Motif perahu itu hanya dilukiskan bagian luarnya saja dengan garis-garis berwarna putih. Ini adalah perahu dengan tiga tiang layar dan dilengkapi dengan 5 buah dayung. Bagian buritan sudah tidak jelas

tergambarkan namun pada bagian haluan tergambar jelas bahwa ujung dayungnya mempunyai ukuran yang paling besar. Panjang lukisan itu 60 cm, lebar 13 cm dengan panjang layar 53 cm, lebar layar 22 cm, dan tinggi tiang layar 30 cm. Lukisan itu tertera pada batu andesit setinggi 3 meter dan lebar 3,5 meter.

Masyarakat Lamalera meyakini bahwa dengan menangkap ikan paus, pari, dan berbagai jenis ikan besar lainnya dapat menghidupi seluruh masyarakat Lamalera, bahkan tradisi barter merupakan prinsip yang dianut oleh masyarakat Lamalera dan Pulau Lembata pada umumnya. Dalam keseharian ikan ditukar dengan jagung, padi, singkong, buah-buahan, dan berbagai komoditas pertanian lainnya. Diketahui bahwa dengan hasil hasil itu masyarakat Lamalera dapat menyekolahkan anak-anak mereka hingga perguruan tinggi.

Perlahan tapi pasti, Lamalera dengan keunikan tradisi perburuan ikan dan peralatan serba tradisional mengalami perubahan paradigma. Sebagaimana desa-desa tradisional di daerah lain, derasnya arus modernisasi dan teknologi tak terbendung memasuki seluruh ruang kehidupan. Tradisi dan prosesi perburuan unik itu perlahan terkikis habis. Seluruh aspek sosial, budaya, dan ekonomi yang sangat kental dengan kearifan lokal pun nyaris tak kuat bertahan. Tradisi ini mungkin hanya akan menjadi episode akhir dari sebuah perjalanan kisah hidup perburuan ikan dengan peralatan tradisional – sejak zaman prasejarah - yang hanya dimiliki negeri ini. Harmoni kehidupan yang lahir dan tumbuh dari prosesi panjang perburuan yang kaya akan nilai-nilai adat istiadat warisan leluhur, nilai-nilai keagamaan, dan hubungan sosial, hampir dapat dipastikan tidak akan kuat menghadapi terpaan gelombang modernisasi teknologi.

Ini jelas sebuah tantangan serius bagi pelestarian warisan tersebut. Suatu saat warisan itu harus diberdayakan dalam kemasan sebuah pesona pariwisata yang pada gilirannya diharapkan akan mendatangkan berbagai keuntungan. Tugas pemerintah dan masyarakat juga tidak mudah. Harus ada kerjasama untuk tidak lalai memperhatikan aspek dan keunggulan tradisi ini sebagai sumber yang diharapkan memberikan pemasukan bagi semua.

Bab 4.

JARINGAN PERDAGANGAN DI NUSANTARA ABAD KE-7-16 MASEHI

*Perahu Cina ke Indragiri,
Anak Melayu jadi nakhoda.
Bangsa Indonesia bangsa bahari,
Ingat amanah Deklarasi Djuanda.*

JARINGAN PERDAGANGAN DI NUSANTARA ABAD KE-7-16 MASEHI

Sumber yang amat kaya dari bukti arkeologi mengenai peristiwa sejarah, antara lain diperoleh pada sisa runtuh perahu - yang tetap “terpelihara” dalam lingkungan dimana objek tersebut berada - yang melalui kerja arkeologi maritim berhasil diliput. Sebagai contoh, ekskavasi atas situs runtuh perahu di sebelah timur Quanzhou di wilayah provinsi Fujian, Tiongkok, memperlihatkan bahwa *cargo* perahu tersebut adalah barang dagangan yang dibawa dari Asia Tenggara, berupa kayu gaharu, kayu cendana, kemenyan, lada, dan pinang sirih. Itu adalah sisa sebuah runtuh perahu yang berukuran cukup besar dengan panjang sekitar 34,5 meter dan lebar diduga 11 meter, yang diperkirakan berasal dari abad ke-13.

Contoh lain dijumpai di Pulau Jawa ketika pada tahun 1993 penduduk Kampung Kedung di dekat Situs Leran, Gresik menemukan sisa sebuah runtuh perahu dalam kedalaman sekitar 2,5 meter. Di dalam badan perahu — yang dibangun dengan menggunakan teknologi pasak, artinya tanpa paku sepotongpun — itu masih dijumpai sisa muatannya, antara lain kemiri dan keluak/*pucung*. Tempat ditemukannya runtuh perahu itu, di bagian barat kampung, selama ini di sebut Pangkalan, yang memiliki arti tempat berlabuh atau menambatkan perahu.

Gambaran tentang jumlah objek arkeologi maritim yang dapat dimanfaatkan sebagai bukti peristiwa masa lalu menjadi semakin besar mengingat begitu banyak perahu samudra yang tenggelam pada abad-abad ketika *European fleets of sailing ships* membangun perdagangan dan kekuatan di Timur. Sejauh ini baru ditemukan sekitar dua lusinan runtuh kapal pada situs-situs yang tersebar di dua samudra dan pada pantai dari tiga benua. Padahal, catatan *Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC)* selama 50 tahun saja - sejak 1603 hingga 1653 - memperlihatkan hilangnya tidak kurang 100 dari 788 kapal yang berlayar ke atau dari *Hindia Belanda*. Angka itu termasuk 56 di negara kepulauan Indonesia,

Tiongkok, Jepang, India, serta di beberapa tempat lain di Timur. Jumlah tersebut terbatas hanya pada kapal-kapal armada Belanda. Logikanya, jumlah itu tentu akan bertambah bila dikumpulkan pula catatan bangsa-bangsa lain. Kita tahu bahwa orang-orang Spanyol, Portugis, Inggris, Tiongkok, serta bangsa/sukubangsa di seputar “Laut Tengah Asia Tenggara” (Laut Tiongkok Selatan), selama berabad-abad juga ikut meramaikan lalu lintas pelayaran dan perdagangan Nusantara. Berbagai peristiwa yang mewarnai aktivitas masa itu, yang diakibatkan keganasan alam maupun keterbatasan teknologi pelayaran yang digunakan, tentu menambah angka bilangan perahu-perahu yang kelak menjadi objek penelitian arkeologi maritim.

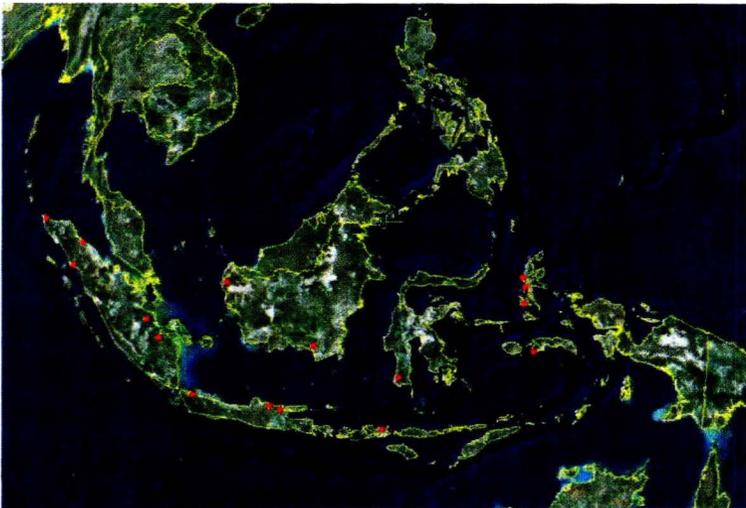
Memang banyak peninggalan yang layak dijadikan objek penelitian, namun disadari bahwa masih sedikit sumbangan yang dapat diberikan mengingat bilangan kegiatan arkeologi maritim sendiri masih jauh tertinggal dibandingkan dengan aktivitas arkeologi lainnya. Walaupun demikian tetap harus diakui bahwa arkeologi maritim telah memberikan sumbangan untuk mengerti sejarah dan arke-ologi Asia Tenggara. Hasil kegiatannya, antara lain mampu menyodorkan beberapa bukti baru tentang perkembangan atau sejarah pembangunan perahu maupun mekanisme hubungan dagang regional.

4.1 Pelayaran dan Sistem Ekonomi

Berbicara tentang sistem ekonomi tentu tidak lepas dari aspek produksi, distribusi dan konsumsi. Alam Nusantara telah bermurah hati menyediakan berbagai komoditi yang merupakan monopoli alamiah. Adanya produksi yang amat layak dipasarkan itu juga dapat dihubungkan dengan kondisi lokasi Nusantara yang merupakan tempat persilangan lalu-lintas laut yang menghubungkan benua Timur dan benua Barat. Bila pada mulanya pemanfaatan navigasi berteknologi perahu layar sekedar menempuh rute menyusuri pantai, lama-kelamaan pelayaran samudra dapat diselenggarakan, namun tetap memerlukan tempat berlabuh pada jarak tertentu untuk menambah perbekalan.

Kebutuhan akan rempah-rempah sebagai produk monopoli alamiah menimbulkan pelayaran perdagangan yang ramai ke dan dari Nusantara. Pangkalnya ada di Laut Merah, Teluk Persia dan Jazirah Arab, dengan Kepulauan Maluku sebagai terminal akhir. Rute pelayaran perdagangan itu sambung-menyambung melewati Gujarat, Malabar, Koromandel, Bengala, Melaka, dan tempat lain di kawasan Nusantara dan Laut Tiongkok Selatan. Dalam kaitannya dengan distribusi produk alam Nusantara, kondisi demikian memunculkan perantara dalam perdagangan.

Lintas perdagangan antarbangsa lewat laut yang menyinggahi pantai-pantai Nusantara, sejak dahulu merupakan sumber utama pendapatan bandar-bandar pesisir. Hal yang demikian, khususnya berlangsung pada tempat dan saat penduduknya dapat ikut serta dalam perdagangan itu dengan mempergunakan perahu mereka sendiri. Perdagangan laut yang menguntungkan itu, yang terjadi bahkan jauh sebelum abad ke-15, ternyata berkaitan pula dengan penyebaran Islam.



Beberapa lokasi pelabuhan kuna berdasarkan data arkeologi yang ditemukan (sumber: Google Earth).

Pada saat itu, aristokrasi Nusantara yang memegang kekuasaan politik dan mendominasi perdagangan cenderung melakukan ekspansi – politik - kapitalistis yang tidak mendorong terciptanya kewiraswastaan. Terselenggaranya pelayaran dan perdagangan di bandar-bandar yang memunculkan jalur komunikasi terbuka membentuk mobilitas sosial yang horizontal dan vertikal. Situasi demikian menimbulkan faktor yang mengu-rangi kekuatan sistem feodal yang ada di satu segi, berkurangnya keterikatan feodal mampu membentuk citra yang baik bagi pedagang dalam prestise sosial maupun politik. Oleh karena itu, Islam yang tidak mengenal perbedaan status manusia, yang pada awalnya dianut oleh para pedagang dan pelaut itu, menjadi mudah diterima oleh masyarakat di bandar-bandar.

Kedatangan bangsa Portugis menimbulkan persaingan dalam dunia perdagangan. Dampaknya terasa pula bagi kehidupan beragama, mengingat pengelompokkan antar pedagang yang juga tidak memisahkan unsur keagamaan. Kedatangan Portugis dapat dikatakan ditolak oleh masyarakat bandar yang sudah Islam. Bahwa kemudian Portugis berseteru dengan Spanyol dan Belanda, hal itu lebih disebabkan perbuatan monopoli perdagangan.

Pada sistem perdagangan terbuka abad-abad setelah kedatangan bangsa Eropa, peran pedagang Nusantara dapat di katakan bersifat komplementer. Mereka hanya sebagai pelengkap saja. Sebaliknya dengan saudagar Tionghoa yang perannya cukup menonjol, walaupun kemudian dapat dilumpuhkan oleh VOC.

Kemakmuran bandar-bandar Nusantara pada abad ke-16 bertumpu pada perdagangan. Penguasa di pedalaman memperoleh kesempatan menarik keuntungan dari lalu-lintas barang perdagangan di pesisir. Pelayaran dagang Portugis, yang merambah kekawasan Nusantara sejak awal abad ke-16, telah merugikan kemakmuran bandar-bandar itu. Hilangnya armada perahu yang besar sebagai akibat usaha yang gagal mengusir Portugis dari Melaka, tentu sukar ditebus. Ditambah lagi dengan kericuhan politik dalam negeri di pertengahan abad ke-16, juga merupakan penyebab kemerosotan bandar-bandar tadi. Puncaknya terjadi pada abad ke-

17, ketika pesisir Jawa kehilangan kemerdekaan karena dominasi ambisi Mataram dan kemudian cengkeraman kompeni Belanda.

Pada abad ke-17, negeri-negeri Eropa Utara, terutama Belanda dan Inggris, juga memasuki jalur lalu lintas yang sudah ada sebelumnya. Keberadaan serikat-serikat dagang Hindia mereka, memberi arah baru kepada sebagian perdagangan maritim trans-Asia yang menguntungkan mereka. Sebaliknya, kegiatan mereka di Nusantara menyebabkan mundurnya secara cepat unsur-unsur jaringan tradisional yang pernah ada. Itu ditandai dengan surutnya perahu-perahu kepulauan bertonase besar pada abad ke-17. Jaringan tradisionalnya sendiri memang tidak berkurang kegiatannya, namun orang Arab dan Tionghoa yang mendominasi kelangsungannya.

Selanjutnya, ketika sistem ekonomi kapitalis pada akhir abad ke-19 diterapkan di Nusantara, kemungkinan-kemungkinan tradisional masa depan sejarah di kawasan Nusantara berubah secara drastis. Ketika itu bangsa Barat meraup bagian terbesar kegiatan maritimnya.

Dengan makin meningkatnya teknologi, kegiatan-kegiatan ekonomi makin dikuantifikasi. Bila pada awalnya perekonomian Nusantara terutama berdasar pada ekspor produk primer, hasil bumi dan hasil alamnya, kelak diwaktu belakangan pertambangan yang menjadi tulang punggung perekonomian Nusantara. Kita dapat mengatakan bahwa perkembangan dalam ekspor produk alam Nusantara ialah peralihan dari perdagangan barang eksklusif (rempah-rempah), ke bahan mentah industri yang bervolume besar. Hal itu, antara lain merupakan dampak berlangsungnya revolusi industri di Inggris pada abad ke-18-19, yang diperluas dengan dibukanya Terusan Suez pada abad ke-19. Ironisnya, bila pada awalnya masyarakat Nusantara mampu meraih keuntungan dari kondisi yang demikian, semua itu akhirnya lebih banyak dikantongi oleh bangsa Belanda yang beberapa saat kemudian menguasai sebagian besar wilayah Nusantara.

4.2 Jaringan Pelayaran dan Perdagangan di Asia Tenggara

Aktivitas pelayaran yang dibarengi dengan perdagangan dan kadang-kadang penyebaran agama, membentuk suatu jaringan pelayaran dan perdagangan di Nusantara. Dilihat dari sifat aktivitasnya, pelayaran dan perdagangan itu ada insuler (pelayaran/perdagangan di sebuah pulau), dan ada interinsuler (pelayaran/perdagangan antar pulau). Semuanya ini membentuk sebuah jaringan pelayaran dan perdagangan di Nusantara. Ada kalanya kedua jenis pelayaran/perdagangan tersebut dibarengi dengan penyebaran agama yang pada awalnya dimulai dari pelayaran/perdagangan antar-bangsa/antarkerajaan, misalnya antara India dan kerajaan-kerajaan di Nusantara yang kemudian menyebar agama Hindu/Buddha. Dengan latar belakang agama ini kemudian timbul kerajaan-kerajaan dengan coraknya sesuai dengan agama yang berkembang pada waktu itu.

Dua kata, “pelayaran” dan “perdagangan” erat pertalianya disatukan dalam sebuah wujud benda yang dikenal dengan nama perahu atau kapal. Laut sebagai media utama dalam pengangkutan, komunikasi dan perdagangan merupakan unsur utama dalam perkembangan kebudayaan dan peradaban manusia di Asia Tenggara sejak 3000 SM. Meskipun telah lama, namun kepesatannya baru tampak jelas pada akhir periode Neolitik sekitar 1500 SM dan periode logam sekitar 1000 SM. Itulah awal mobilitas manusia di masa lampau dalam usahanya mengarungi laut dengan menggunakan alat transportasi perahu.

Hampir 2000 tahun lamanya orang-orang di belahan barat Nusantara terlibat dalam jaringan perdagangan maritim Asia dan membangun serangkaian tradisi perkapalan. Mereka memperoleh, sebagaimana halnya orang-orang di Asia dan Eropa, nama sebagai pelaut berpengalaman yang menggunakan lingkungan laut sebaik mungkin. Menangkap ikan telah lama menjadi sumber protein utama bagi masyarakat dan sudah tentu menyumbang kebiasaan mereka dengan ilmu pelayaran. Pada akhir millenium pertama Sebelum Masehi, perdagangan maritim setempat dan kawasan serta per-tukaran jaringan meluas hingga perdagangan jarak jauh yang

membawa kapal dan pedagang ke pelabuhan-pelabuhan Tiongkok selatan di Timur; Teluk Persia, Laut Merah, serta Madagaskar di Samudra Indonesia.

Para pakar sejarah kemaritiman menduga bahwa perahu telah lama memainkan peranan penting di wilayah perairan Nusantara pada masa jauh sebelum bukti tertulis menyebutkannya (prasasti dan naskah-naskah kuno). Dugaan ini didasarkan atas sebaran artefak perunggu seperti kapak dan bejana perunggu yang dikenal dengan nama *nekara* atau *moko* di berbagai tempat di Nusantara mulai dari Sumatra hingga Irian, Miangas (Sulawesi Utara) hingga Rote (Nusatenggara Timur). Berdasarkan bukti-bukti ini, mereka yakin bahwa pada masa akhir prasejarah telah dikenal adanya jaringan perdagangan antara Nusantara dan Asia daratan. Kemudian pada sekitar awal abad pertama Masehi diduga telah ada jaringan perdagangan antara Nusantara dan India. Bukti-bukti tersebut berupa barang-barang tembikar dari India Selatan/Tenggara (Arikamedu, Karaikadu dan Anuradhapura) yang ditemukan di Sumatra Selatan (Karang Agung), Jawa Barat (Buni, Batujaya, dan Patenggeng) dan Bali (Sembiran). Keberadaan barang-barang tembikar tersebut di Nusantara tentunya diangkut dengan perahu/kapal yang mampu mengarungi samudra mulai dari tempat asalnya di sebelah tenggara India hingga tiba di Nusantara.

Dari segi geografisnya Nusantara merupakan pasar alami. Hampir semua kawasan di Nusantara dapat dicapai dengan menggunakan perahu/kapal. Nusantara juga beruntung karena dapat menikmati pergantian angin musim baratlaut dan baratdaya pada setiap tengah tahunnya. Para pelaut dapat berlayar ke Tiongkok, India, Arab, atau kawasan timur Nusantara pada salah satu angin musim dan kembali pada musim yang lain. Walaupun jalur laut antara ujung timur dan ujung barat Eropa-Asia cukup aman, para pedagang Arab dan India, para pendeta Buddha dan Hindu, dan para penziarah lebih suka menggunakan jalur darat. Inilah yang dikenal dengan nama Jalur Sutra. Sejak akhir abad ke-14 jalur laut semakin padat jika dibandingkan dengan jalur darat, menunjukkan lonjakan pertumbuhan kapal dan pedagang Eropa dan Asia yang menuju pelabuhan-pelabuhan di Semenanjung

Tanah Melayu, Sumatra, Jawa, dan Kalimantan.

Perairan Asia Tenggara dengan Selat Melakanya merupakan salah satu perairan tersibuk di dunia pada periode sejarah antara abad ke-3-19 Masehi. Berbagai jenis kapal dengan teknologinya yang berbeda dari berbagai bangsa berlalu-lalang di perairan yang sibuk itu. Semangat pengembaraan akibat keingintahuan manusia tentang laut dan dunia lain di seberang laut, tekanan dan alasan politik, peperangan, penyebaran agama dan ekonomi telah mempercepat perkembangan bidang kemaritiman. Beberapa tempat di dunia, di antaranya wilayah Asia Barat, Asia Tenggara, dan Tiongkok merupakan wilayah utama yang menyumbang pada perkembangan tersebut.

Pelayaran Nusantara telah lama dirintis jauh sebelum tarikh Masehi. Perintisan pelayaran ini antara lain “dipicu” oleh perdagangan rempah-rempah. Rouffaer merekonstruksi perpindahan manusia dari Asia Tenggara daratan ke Nusantara berdasarkan tinggalan budaya masa lampau yang berupa nekara berunggu dari situs-situs yang ditemukan di Dongson (Vietnam), Semenanjung Tanah Melayu, menyeberang ke Sumatra, Jawa, Bali, Nusatenggara hingga ke Pulau Kei di Maluku Tenggara.



Nekara Dongson (Viet Nam) penyebarannya di Nusantara cukup luas, mulai dari belahan barat – timur dan utara – barat. Ini menunjukkan perpindahan dan penyebaran manusia dari satu pulau ke pulau lain.

Suatu jaringan pelayaran di Nusantara telah terbentuk pada awal abad pertama masehi. Jaringan ini terbentuk antara lain karena ada satu komoditi perdagangan yang cukup digemari pada

masa itu, yaitu rempah-rempah dan mempunyai daerah pemasaran yang luas. Berdasarkan sumber-sumber naskah Eropa, Rouffaer menduga bahwa rempah-rempah yang diperdagangkan di Eropa berasal dari Nusantara. Komoditi ini tampaknya hanya dihasilkan di Nusantara. Karena itulah, banyak pedagang yang datang jauh-jauh menempuh perjalanan melalui laut untuk mencarinya.

Daya tarik rempah-rempah (cengkeh, pala, dan bunga pala), menjadi dorongan utama perkembangan perdagangan antarbangsa di Asia Tenggara. Pohon cengkeh (*Eugenia aromatica*, Kuntze) terdapat di Ternate, Tidore, Moti, Makian, dan Bacan. Pala dan bunga merahnya diperoleh dari pohon pala (*Myristica fragrans*, Linn) terdapat di Pulau Banda. Setelah tahun 1550 pohon-pohon ditanam di kawasan lain di Nusantara. Dengan kemajuan teknologi budidaya tanaman, pada akhirnya dapat ditanam di beberapa tempat di dunia.

Pokok permasalahan untuk mengetahui dikenalnya Maluku dalam kaitannya dengan dunia luar dapat ditelusuri dari sumberdaya alam yang dihasilkan Maluku, yaitu rempah-rempah khususnya pala dan cengkeh. Pakar tumbuh-tumbuhan menyatakan bahwa kedua macam rempah tersebut hanya dapat tumbuh di bumi Maluku. Pala hanya dapat tumbuh di Maluku Tengah, sedangkan cengkeh di Maluku Utara. Dengan demikian, pala dan cengkeh termasuk komoditi yang langka sekurang-kurangnya untuk masa awal tarikh masehi. Karena banyak peminatnya, sementara tempat menghasilkannya terbatas, maka komoditi tersebut harganya cukup mahal.

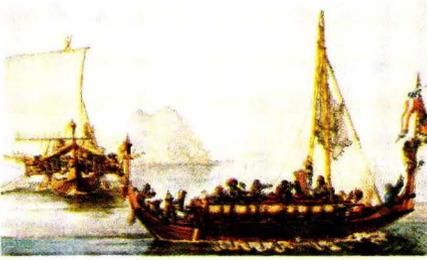
Melalui komoditi cengkeh dan pala tersebut, dapat ditelusuri jalur-jalur pelayaran dan perdagangan sampai seberapa jauh hubungan Maluku dengan dunia luar. Sebuah sumber tertulis Romawi dari Plinius Major (tahun 75 Masehi) menyebutkan *garyophyllon* (nama tumbuhan yang hanya dapat tumbuh di hutan sakti India). Dari keterangan sumber tersebut, Rouffaer menduga bahwa yang dimaksud dengan *garyophyllon* adalah cengkeh, dan telah dikenal di benua Eropa pada awal abad Masehi. Namun, jauh sebelum itu pada sebuah ekskavasi arkeologis di Situs Terqa

(Mesopotamia, Syria) ditemukan sebuah jambangan yang penuh berisi cengkeh. Jambangan ini ditemukan pada sebuah ruangan dapur rumah sederhana yang berasal dari sekitar tahun 1700 SM. Sebuah sumber Tiongkok menginformasikan bahwa salah seorang Kaisar Dinasti Han (abad ke-3 SM) mengharuskan para petinggi kekaisaran untuk mengulum cengkeh ketika menghadap.

Sumber Eropa lainnya menyebutkan bahwa St. Silvester, seorang Uskup Roma (314-335 Masehi) menerima hadiah 150 pon cengkeh. Sumber lain menyebutkan bahwa pada tahun 547 Cosmos Indicopleustis mencatat di antara barang-barang dagangannya terdapat rempah-rempah yang didatangkan dari Tiongkok dan Srilanka.

Informasi dari sumber-sumber tadi menimbulkan pertanyaan. Sebuah komoditi yang “hanya” dihasilkan dari satu tempat, yaitu Maluku, tetapi ada di tempat lain yang letaknya jauh dari sumbernya. Pertanyaannya, siapa yang membawa komoditi tersebut, apakah mereka yang datang mengambil, atau orang dari Maluku yang membawanya. Atau dibawa secara berantai dari Maluku, India (Srilanka), kemudian Eropa. Kemudian bagai-mana dengan bentuk alat angkutnya?

Sumber-sumber tertulis tentang hasil dari Maluku tersebut, mengindikasikan bahwa bukan pembeli yang datang ke Maluku, melainkan orang-orang dari Maluku (Nusantara) yang datang. Kalau pembeli yang datang, biasanya diceriterakan juga tempat yang didatangi itu. Sebuah deskripsi “menyesatkan” yang ditulis oleh penulis Arab terkenal Ibnu Batuta (1350 Masehi) menyatakan: “cengkeh yang diperdagangkan adalah *batang* pohonnya, buahnya disebut *pala*, dan bunganya dinamakan *fuli*. Ini berarti, Ibnu Batuta tidak tahu bagaimana bentuk pohon cengkeh dan bagaimana bentuk pohon pala.



Kora-kora dari Gebe.

Sampai seberapa jauh para pelaut Nusantara ini mengarungi laut. Apakah mereka hanya melayari laut/selat yang memisahkan antar pulau, atau lebih jauh lagi sampai ke Asia Selatan, Tiongkok, Asia Timur, atau lebih jauh lagi bahkan sampai ke Eropa? Sebuah gambar cat air yang dibuat oleh Alphonse Pellion yang berjudul “*Kora-kora from Gebe, North Moluccas, 1818*” menggambarkan sebuah perahu besar dengan 9-10 pendayung dan sebuah layar besar. Perahu besar ini sangat layak untuk pelayaran jarak jauh dan dipergunakan untuk mengangkut rempah-rempah, khususnya pala dan cengkeh, ke pelabuhan *entrepôt* di Asia Tenggara.

Pada awalnya pedagang atau pelaut dari belahan barat (India dan Arab) Nusantara yang datang. Beberapa abad kemudian, ketika Tiongkok mulai mengembangkan teknologi maritim dan mulai mengekspor komoditi perdagangannya, barulah pelayaran dan perdagangan di Nusantara diramaikan oleh pedagang dari belahan timur (Champa, Tiongkok, dan Jepang). Dari kawasan ini komoditi perdagangan yang banyak digemari orang adalah barang-barang keramik dan porselen. Dari keterangan ini dapat diasumsikan bahwa jalan perdagangan (laut) antara kawasan Asia Tenggara dan India serta kawasan lain di sebelah barat lebih dahulu dikenal daripada jalur perdagangan (laut) yang menuju timurlaut (ke Tiongkok dan Jepang).

Pada pertengahan millenium pertama tarikh Masehi, di belahan barat Nusantara terdapat sebuah kerajaan dengan nama *Kadātuan Śrīwijaya*. Sebelum berdirinya kerajaan ini, seorang tokoh yang bernama Dapunta Hyay, pada tanggal 19 Mei

682 Masehi berangkat dari suatu tempat yang bernama Minaña dengan membawa dua laksa pasukan dan 200 peti perbekalan yang diangkut dengan perahu-perahu. Kemudian pada tanggal 16 Juni 682 mereka tiba di Mukha Upaṅ dan membangun perkampungan yang diberi nama Śrīwijaya. Sejak itulah kota Śrīwijaya berkembang dan menjadi pusat pemerintahan dari sebuah *Kadātuan*.

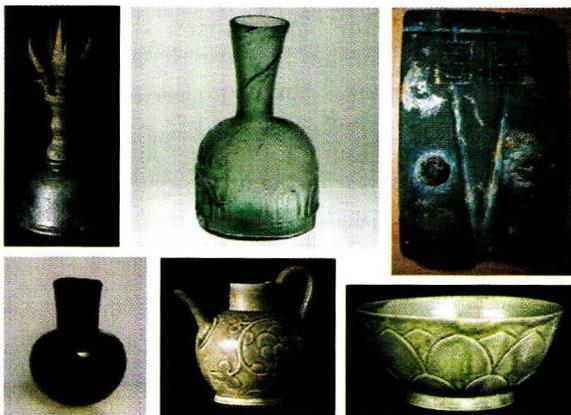
Dapat dibayangkan kehidupan penduduk pada kala itu dari berita-berita Tionghoa yang ditulis oleh para musafir yang datang ke Śrīwijaya. Sebuah berita Tionghoa yang berasal dari tahun 1225 menguraikan tentang rakyat di *Swarnabhūmi* (Śrīwijaya). Disebutkan bahwa rakyat tinggal di sekitar kota atau di atas rakit yang beratap rumbia. Mereka itu tangkas dalam peperangan, baik di darat maupun di laut. Dalam peperangan dengan negara lain, mereka berkumpul. Berapa pun keperluannya, dipenuhi. Mereka sendiri yang memilih panglima dan pemimpinnya. Semua pengeluaran untuk persenjataan dan perbekalan ditanggung oleh mereka masing-masing. Dalam menghadapi lawan dengan resiko mati terbunuh, di antara bangsa-bangsa lain sukar dicariandingannya.

Politik dan ekonomi kaitannya sangat erat. Śrīwijaya sebagai negara maritim yang sebagian besar kehidupan masyarakatnya dari perdagangan, banyak berhubungan dagang dengan kerajaan kerajaan lain di Asia, misalnya dengan Tiongkok, India, Persia, dan Arab. Hubungan politik ditujukan untuk kemajuan dan keamanan dalam perdagangan. Hubungan antar-kerajaan lebih intensif dilakukan dengan kerajaan-kerajaan di Tiongkok dan India dibandingkan dengan kerajaan di Timur Tengah. Keeratan hubungan ini diduga karena persamaan dalam kehidupan beragama. Kerajaan-kerajaan di daerah Persia dan Timur Tengah sebagian besar masyarakat dan rajanya beragama Islam.

Sebagai sebuah kerajaan maritim, sistem birokrasi pemerintahannya juga mencerminkan kemaritiman. Prasasti persumpahan Telaga Batu menyebutkan para pejabat dan pegawai *kādatuan* yang disumpah oleh Dapunta Hyang dengan tujuan agar tidak melakukan pemberontakan. Mereka yang disumpah di antaranya *puhavam* (kapten bahari) dan *vaniyāga* (pedagang).

Sumber-sumber Arab menyebutkan nama Śribuza (=Śrīwijaya) dalam kaitannya dengan barang komoditi perdagangan. Jalur-jalur pelayaran para pelaut/pedagang Arab dari Oman dan Siraf ke Kalāh (=Kedah). Orang-orang Arab (*Ta-shi*) ini mungkin hanya sampai di Kalah. Selanjutnya perdagangan/pelayaran di selat dilakukan oleh para pelaut/pedagang Mélayu. Seorang pedagang Arab lain bernama Ibn Hordadbeh berkunjung ke Sriwijaya pada tahun 844-848 Masehi. Ia menulis bahwa raja Zābag disebut *mahārāja* dan kekuasaannya meliputi pulau-pulau bagian timur. Hasil utama dari negerinya adalah kapur barus. Pedagang Arab lainnya adalah Sulayman yang berkunjung ke Zābag 851 Masehi dan Ibn al-Fakih yang berkunjung tahun 902 Masehi. Mereka menyebut bahwa di Zābag ada gunung berapi. Barang dagangan dari Zābag adalah kapur barus, cengkeh, kayu cendana, dan pala. Pelabuhannya yang besar ada di pantai barat bernama Fansur (=Barus).

Berita Arab lain ditulis oleh Ibn Rosteh (903 Masehi) dan Abu Zayd (916 Masehi). Mereka menyebutkan kekayaan dan hasil negeri



Sebuah kapal yang sarat muatan barang (cetakan, genta, botol, kendi, dan mangkok) dari berbagai tempat (Persia, India, dan Tiongkok) tenggelam di perairan sebelah utara Cirebon. Kapal yang dibuat dengan teknologi Asia Tenggara ini diduga tenggelam pada sekitar abad ke-10 Masehi (dok. Imam, DKP).

mahārāja Zābag. Mahārāja Zābag sangat kaya dan kekayaannya melebihi kekayaan mahārāja India. Demikian kayanya, mahārāja Zābag setiap hari melemparkan segumpal emas ke kolam di dekat istananya. Hasil hutan dari Zābag adalah kapur barus, berbagai macam kayu (gaharu, cendana, dan sapan), dan gading gajah, hasil tambang seperti emas dan timah, dan rempah-rempah.

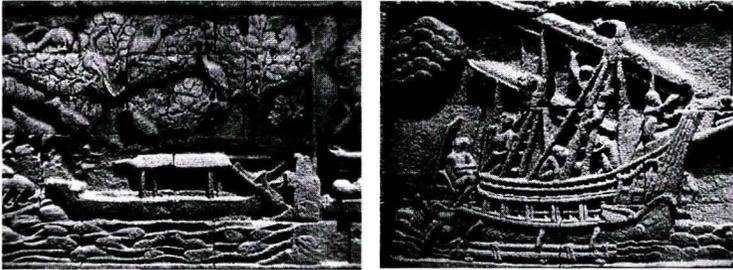
Selain para pedagang, yang singgah di Zābag terdapat juga seorang ahli geografi bangsa Arab yang terkenal pada masa itu adalah Mas'udi. Ia berkunjung ke Zābag pada tahun 955 Masehi. Dalam catatannya ia menguraikan bahwa Mahārāja Zābag menguasai banyak pulau, rakyat dan tentaranya banyak serta kuat. Hasil bumi dari negeri Zābag adalah kapur barus, cengkeh, kayu gaharu, cendana, pinang, pala, kapulaga, dan pinang. Dari Fansur di pantai barat dihasilkan kapur barus, sedangkan dari Kalāh dihasilkan emas dan timah. Selanjutnya disebutkan bahwa Mahārāja Zābag juga menguasai perdagangan dari Siraf dan Oman.

Pada sekitar abad ke-7 hingga abad ke-15 Masehi di Nusantara terdapat kerajaan-kerajaan yang mendapat pengaruh budaya India. Kerajaan-kerajaan ini berhubungan dagang dan agama dengan kerajaan lain di Nusantara maupun di Asia Selatan, Asia Tenggara daratan, dan Tiongkok. Sebut saja, selain Śrīwijaya dan Melayu di Sumatra, pada masa yang sama di Jawa ada Kerajaan Sunda dan Mdaṅ (Matarām), dan di Kalimantan Barat ada Kerajaan Wijayapura (*Chin-li-pi-shih*). Adanya kerajaan-kerajaan itu tidak mustahil pelayaran dan perdagangan antarpulau sering dilakukan.

Matarām dengan tinggalan budayanya berupa candi-candi merupakan negara agraris. Meskipun kehidupannya dari hasil pertanian, namun rakyatnya juga mengenal budaya maritim. Bukti dikenalnya budaya maritim dapat dilihat pada relief Candi Borobudur.¹ Pada relief digambarkan berbagai jenis alat

1 Pada Candi Borobudur terdapat 11 buah panil relief yang menggambarkan perahu/ka-pal, dan van Erp membagginya dalam tiga jenis, yaitu 1) perahu lesung, 2) pe-rah yang dipertinggi dengan cadik, dan 3) perahu lesung yang dipertinggi tanpa cadik.

transportasi air. Ada perahu bercadik, dan ada juga yang tidak tetapi mempunyai layar tunggal. Pada pelayaran jarak jauh, kapal yang digunakan adalah kapal yang menggunakan cadik dengan layar ganda. Fungsi cadik adalah sebagai alat agar perahu/kapal tersebut tidak mudah terbalik ketika menghadapi gelombang besar.



Relief yang menggambarkan perahu (kiri) dan kapal (kanan) pada Candi Borobudur (dok. Puslitbang Arkenas).

Dikenalnya budaya maritim selain tergambar pada relief candi Borobudur, juga tercermin dalam jabatan pemerintahan seperti yang tertulis pada Prasasti *Daṅ Puhawaṅ* Glis yang ditemukan di kaki Gunung Sumbing (Temanggung, Jawa Tengah). Prasasti berbahasa Melayu Kuna yang bertanggal 17 Mei 827 ini menyebutkan seorang nakhoda kapal (*Daṅ Puhawaṅ*) dan keluarganya memberikan persembahan kepada *sīma*-nya. Ia adalah seorang nakhoda kapal yang datang dari Sumatra. Di tempat yang dikunjunginya itu ada bangunan suci, ada kelompok masyarakat Melayu yang di antaranya ada yang duduk pada pimpinan kerajaan.

Jaringan maritim yang terbentuk pada sekitar abad ke-8 Masehi serta peranan *Kadātuan Śrīwijaya* dan *Matarām* dalam bidang kemaritiman dapat diketahui dari bukti-bukti arkeologis berupa prasasti dan arca-arca batu dan logam. Pada awalnya memang bermula dari perdagangan, kemudian dibarengi dengan penyebaran agama. Pada sekitar abad ke-8-9 Masehi di belahan barat Nusantara berkuasa Dinasti *Śailendra*. Entah darimana asal dinasti ini, yang diketahui keberadaannya ada di Jawa, Sumatra, Tanah Genting Kra (Ligor, Thailand), dan India. Jejak keberadaannya dapat diketahui

dari prasasti-prasasti yang ditemukan di India (Nālanda), Ligor (Thailand), dan Jawa (Sojomerto, Kalasan, dan Wanua Tñah II), serta arca-arca batu dan logam berlanggam Sailendra dari Jawa, Sumatra, dan Semenanjung Tanah Melayu.

Selain indikasi keberadaannya di tempat-tempat tersebut, ada petunjuk lain yang menginformasikan bahwa pada sekitar abad ke-8 Masehi antara Jawa dan Khmer terjadi hubungan politik. Adalah suatu “fakta sejarah” bahwa hubungan politik antara Kamboja dan kerajaan di Nusantara pada sekitar abad ke-8 Masehi tidak demikian baik, meskipun kerajaan-kerajaan di Nusantara telah mengadakan hubungan politik dan ekonomi dengan kekaisaran Tiongkok yang letaknya jauh di sebelah timurlaut Kamboja. Sumber sejarah yang menyiratkan hal itu justru diperoleh dari prasasti-prasasti yang ditemukan di Kamboja. Sementara itu data prasasti yang menyiratkan hubungan kurang baik itu belum pernah ditemukan di Nusantara, khususnya Jawa.

Bermula dari munculnya sebuah kerajaan baru yang letaknya di sebelah selatan Kerajaan Sambhupura. Kerajaan yang baru muncul ini dalam sejarah Kamboja dikenal dengan nama Kerajaan Indrapura dengan rajanya Jayawarman II sebagaimana disebutkan dalam Prasasti Preah Theat Preah Srei (770 Masehi) dari Provinsi Sambor. Prasasti-prasasti lain yang dikeluarkan oleh raja ini adalah Prasasti Lobok Srot (781 Masehi), Prasasti Tuol Kok Prasat, dan Prasasti Sambor. Dua prasasti yang terakhir tidak berangka-tahun, namun berdasarkan paleografinya berasal dari sekitar abad ke-8 Masehi.

Dari beberapa buah prasasti yang dikeluarkan oleh Jayawarman II, agaknya Prasasti Sdok Kak Thom (802 Masehi) yang isinya penting dalam kaitannya pertalian sejarah antara Kamboja dan Jawa. Prasasti Sdok Kak Thom pada bagian yang berbahasa Khmer menyebutkan: “Yang Mulia Parameśwara telah datang dari Jawa kemudian menjadi raja di Kerajaan Indrapura” (bait 61-62). Pada bait lain (71-72) disebutkan: “Yang Mulia Brâhmana Hiranyadâma yang ahli dalam ilmu gaib telah datang dari Janapada karena Paduka Yang Mulia Parameswara telah mengundangnya

untuk mengadakan upacara agama, agar daerah Kamboja tidak lagi tergantung kepada Jawa, oleh karena Yang Mulia telah menjadi *cakrawarti* “

Kata “Jawa” tidak hanya ditemukan di dalam Prasasti Sdok Kak Thom saja, tetapi ditemukan juga di dalam Prasasti Vat Samroñ dalam kalimat: “Yang Mulia, yang telah pergi ke tempat Parameśwara (meninggal) pergi ke Rdval, mempercayakan kepada Mratân Śrī Prathivinarendra untuk mengadakan upacara keagamaan guna mencegah daerah Kamboja dikuasai Jawa”. Dari keterangan kedua prasasti tersebut, dapat diduga bahwa pada masa itu Kamboja berada di bawah kekuasaan atau sekurang-kurangnya pengaruh Jawa, dan upacara keagamaan yang mengandung kekuatan gaib dapat dikatakan merupakan suatu pernyataan kemerdekaan Kamboja dari kekuasaan Jawa.

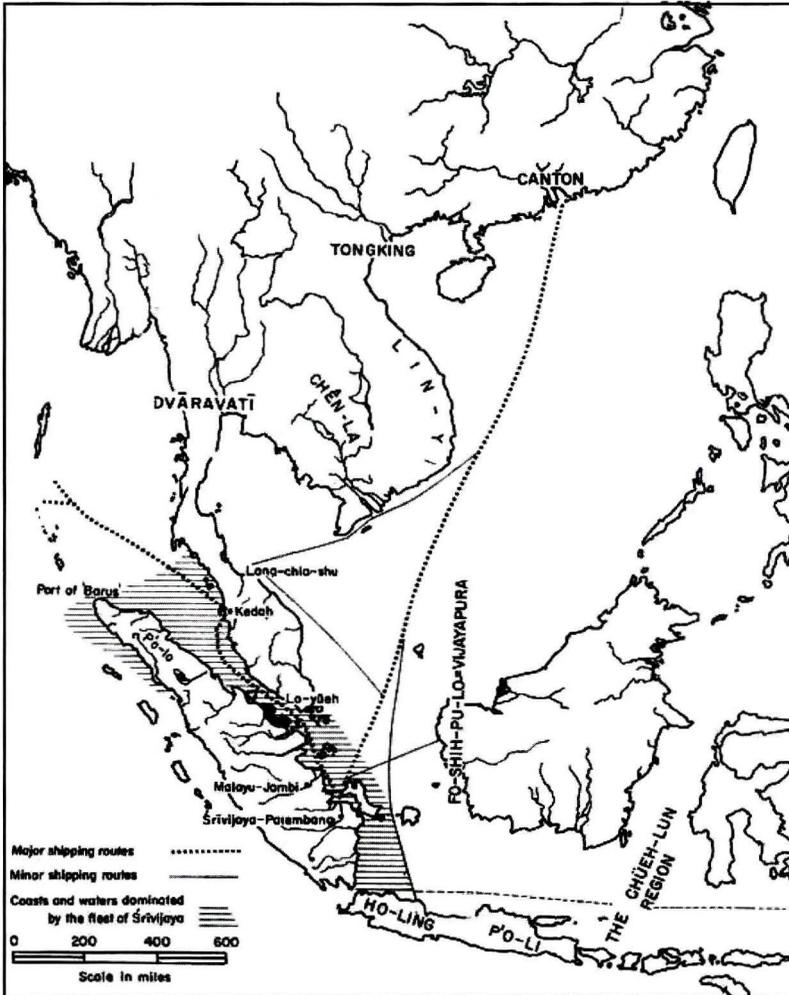
Selain prasasti yang dikeluarkan oleh Jayawarman II, prasasti lain yang menyebutkan “jawa” adalah Prasasti Yang Tikuh yang dikeluarkan oleh Raja Indrawarman pada tahun 799 Masehi. Isinya mengenai peringatan selesainya pemugaran kuil Bhadrādhipatiśwara yang pada tahun 787 Masehi telah diserang dan dibakar oleh sepasukan yang datang naik kapal dari Jawa. Pada tahun 774 Masehi Campa juga pernah mendapat serangan dari orang-orang yang datang dari Jawa.

Peristiwa penyerangan Jawa atas Kamboja begitu membekas di hati rakyat Kamboja, sehingga menjadi sumber cerita orang-orang Khmer yang disampaikan kepada pedagang Arab ketika ia berkunjung pada tahun 851 Masehi. Pedagang Arab yang bernama Sulayman menceritakan tentang kekalahan yang diderita oleh raja Khmer akibat serangan yang dilakukan oleh pasukan Śrī Mahārāja dari negeri Zābaj. Nama Śrī Mahārāja disebutkan juga di dalam beberapa prasasti dari abad ke-8 Masehi, baik yang ditemukan di Jawa (Kalasan, 775 Masehi) dan Tanah Genting Kra (Ligor B, 778 Masehi).

Petunjuk keberadaan pengaruh Śailendra di Semenanjung Tanah Melayu, Sumatra, dan Jawa pertama-tama diketahui dari

prasasti yang ditemukan di daerah-daerah itu. Prasasti-prasasti itu menyebutkan seorang tokoh dari keluarga Śailendra, yaitu Śri Mahārāja Rakai Pañamkaran. Tokoh ini di Ligor disebutkan membangun *trisamaya caitya* untuk Padmapāni, Sākyamuni, dan Vajrapāni (Prasasti Ligor A), dan di Jawa disebutkan membangun bangunan suci untuk Dewi Tārā (Prasasti Kalasan), Candi Sewu untuk pemujaan Mañjusri (Prasasti Kelurak), Candi Plaosan Lor (Prasasti Plaosan), Candi Borobudur, dan salah satu bangunan di Bukit Ratu Baka. Meskipun Panamkaran diberitakan telah membuat bangunan suci di Ligor, namun belum ada satupun sumber prasasti yang menyebutkan bahwa Panamkaran membuat bangunan suci di wilayah Sumatra. Berdasarkan informasi dari Prasasti Siwagrha hanya dapat menduga bahwa cucu dari Panamkaran (Bālaputra) inilah yang membawa pengaruh Śailendra ke Sumatra pada tahun 856 Masehi. Ia pergi melarikan diri ke Sumatra setelah kalah perang melawan Rakai Pikatan.

Bālaputra mulai memerintah di Sumatra pada sekitar tahun 860 Masehi. Menurut Prasasti Nālanda yang dikeluarkan oleh Dewapaladewa pada pertengahan abad ke-9 Masehi, hak waris atas tahta kerajaan di Sumatra diperoleh dari abang pihak ibunya (*Dharmasetu*) yang dikatakan dari Somawangśa. Kepindahannya ke Sumatra tentunya tidak mungkin sendiri atau hanya terdiri dari beberapa orang. Apalagi ia seorang bangsawan anak raja yang memerintah sebelumnya. Mungkin saja ia membawa pengikutnya yang terdiri dari para ahli. Setidak-tidaknya ia juga membawa arsitek dan pemahat.



Jalur-jalur pelayaran di sebelah barat Nusantara pada sekitar abad ke-7 Masehi menurut rekonstruksi O.W. Wolters (1974).

Bukti-bukti arkeologis tersebut mengindikasikan bahwa pada masa sekitar abad ke-8-9 Kerajaan Matarām di bawah pemerintahan dinasti Śailendra telah menjalin persahabatan dengan kerajaan lain di luar Nusantara. Keberadaannya “diakui” di Thailand Selatan dan India. Di Kalimantan Barat pengaruh Śailendra juga terasa dengan ditemukannya bukti sejumlah arca logam yang bergaya seni Śailendra (abad ke-8-9 Masehi). Pada waktu itu di Kalimantan Barat terdapat Kerajaan Wijayapura (*Ch'in-li Pi-shih*). Kerajaan ini menurut Wolters yang kajiannya didasarkan atas berita Tionghoa, berhubungan dagang dengan Śrīwijaya, tetapi tidak berhubungan langsung ke Tiongkok.

Majapahit adalah sebuah kerajaan agraris, namun segi kemaritiman juga dikembangkan. Pada waktu itu di Jawa Timur yang termasuk daerah inti kerajaan terdapat beberapa kota pelabuhan, misalnya pelabuhan Kambangputih (Tuban), Pajajaran, Gresik, Surabaya, dan Cangu. Jauh sebelum Majapahit, sejak masa pemerintahan Raja Airlangga (abad ke-11 Masehi), di wilayah Jawa Timur telah dikenal pembagian fungsi pelabuhan sesuai dengan asal kedatangan kapal. Pelabuhan Hujunggaluh yang merupakan pelabuhan sungai (Sungai Brantas) letaknya di sekitar Mojokerto diatur untuk pelabuhan pulau, sedangkan pelabuhan Kambangputih yang letaknya di pesisir Tuban diatur untuk pelabuhan antarpulau.

Perdagangan maritim di Asia Tenggara, khususnya di Nusantara, mencapai puncak kejayaannya pada sekitar abad ke-15 Masehi. Pada waktu itu para pedagang Muslim dan pedagang Tionghoa ramai berhubungan dagang dengan kerajaan-kerajaan di Nusantara. Akibatnya Selat Melaka yang menghubungkan Asia Timur dan Asia Barat/Selatan menjadi ramai. Di daerah tepiannya, baik di daerah Semenanjung Tanah Melayu, maupun di pantai timur pulau Sumatra timbul beberapa kota pelabuhan yang disinggahi oleh kapal-kapal. Sebuah bandar yang baru lahir dibangun oleh Parameśwara --seorang bangsawan yang “menyingkir” dari Sumatra Selatan-- yaitu Melaka di Semenanjung Tanah Melayu.

Letak bandar Melaka sangat strategis, yaitu di pusat kawasan

Asia Tenggara dekat dengan gerbang perdagangan regional dan internasional yang menghubungkan antara Asia Timur dan Asia Barat/Selatan termasuk Timur Tengah dan Afrika. Dari segi pelayaran yang mengandalkan angin muson lokasinya juga mendukung. Bandar Melaka terlindung oleh Semenanjung Tanah Melayu dari tiupan angin muson timurlaut yang datang dari Laut Tiongkok Selatan, dan terlindung oleh Sumatra dari angin muson baratdaya yang datang dari Samudra Indonesia. Dengan mengandalkan angin muson ini pelayaran dan perdagangan berlangsung sesuai musimnya. Sambil menunggu musim, para pedagang/pelaut itu tinggal di Melaka. Dengan demikian mereka yang hendak meneruskan pelayaran dengan menunggu datangnya angin musim berikutnya menjadikan bandar Melaka sebagai tempat penantiannya. Kondisi ini menjadikan bandar Melaka cepat berkembang.

Tabel 2. Pelayaran Chêng Ho

No.	Tahun Pelayaran	Kawasan Asia Tenggara yang dikunjungi
1.	1405-1407	Champa, Melaka, Jawa, Samudra Pasai, Lambri (Banda Aceh), dan Palembang.
2.	1407-1409	Champa, Melaka, Siam, Kalimantan, Jawa, dan Lambri
3.	1409-1411	Champa, Melaka, Jawa, Samudra Pasai, dan Lambri.
4.	1413-1415	Champa, Melaka, Pahang, Kelantan, Jawa, Palembang, Nakur, Lambri, dan Aru.
5.	1417-1419	Champa, Melaka, Sulu, Pahang, Jawa, Palembang, Samudra Pasai, dan Lambri.
6.	1421-1422	Champa, Siam, Melaka, Samudra Pasai, Lambri, dan Aru.
7.	1431-1433	Champa, Melaka, Siam, Jawa, Palembang, Samudra Pasai, Lide, Nakur, Aru, dan Lambri.

Sumber: Prof. Kong Yuanzhi

Ketika di Nusantara timbul kerajaan-kerajaan Islam, pada awal abad ke-15, sebuah ekspedisi ambisius dari kekaisaran Tiongkok yang melibatkan ratusan kapal besar dengan puluhan ribu anak buah kapal di bawah pimpinan Laksamana Chêng Ho, datang ke berbagai tempat di kawasan barat Nusantara hingga pantai timur benua Afrika. Ekspedisi yang diperintahkan oleh Kaisar Yung Lo dari Dinasti Ming ini bertujuan memperkuat kedudukan dan sekaligus memperluas pengaruh Ming di luar perbatasan Kekaisaran Tiongkok. Namun di belakang itu, ekspedisi yang besar ini dapat dikatakan sebuah Misi Kebudayaan yang sifatnya memperkenalkan penguasa baru di kekaisaran Tiongkok, dan mengundang pedagang asing agar mau berdagang ke Tiongkok.

Misi Kebudayaan Laksamana Chêng Ho yang dilakukan sebanyak tujuh kali mengunjungi berbagai tempat di Nusantara dan Asia Barat hingga ke pantai timur benua Afrika. Beberapa tempat di Nusantara disinggahi beberapa kali oleh misi ini. Menurut penuturan Ma Huan dalam kitab *Ying-yai Shêng-lan* (= Survei menyeluruh wilayah-wilayah pesisir), Chêng Ho singgah di Palembang untuk pertama kalinya dalam pelayarannya yang pertama (1405-1407) dengan tujuan utama menangkap seorang lanun Ch'en Zuyi beserta pengikutnya yang menyingkir dari Propinsi Fujian di Tiongkok.

Semangat petualangan yang dibarengi dengan perkembangan teknologi kemaritiman menjadikannya bangsa-bangsa di dunia ini mencari dunia baru. Semula di perairan Asia Tenggara banyak dilalui pedagang/pelaut dari kawasan Asia, misalnya dari Arab, Persia, India, dan Tiongkok. Para pedagang/pelaut dari Asia Barat tidak semata berdagang. Mereka juga mempunyai andil dalam penyebaran agama Islam. Di Asia Tenggara, khususnya di Nusantara, daerah yang pertama kali berkembang agama Islam adalah Sumatra bagian utara. Sebagai contoh misalnya, Kerajaan Samudra Pasai yang berdiri pada abad ke-13 Masehi merupakan kerajaan Islam pertama di Nusantara. Dibangun oleh pedagang Muslim yang datang dari Gujarat (pantai barat India). Dari Samudra Pasai agama Islam berkembang ke arah timur, Melaka, Jawa, dan kawasan timur Nusantara.

Pada kurun waktu sekitar abad ke-15-16 Masehi di Nusantara telah ada kelompok-kelompok masyarakat yang beragama Islam. Mata pencaharian mereka adalah berdagang. Karena itulah, pada awalnya mereka tinggal di daerah pesisir yang dilalui oleh jalur-jalur pelayaran, seperti Lambri, Aru, Jambi, Palembang, Banten, Kalapa, Cirebon, Demak, Tuban, Gresik, dan Surabaya. Tempat-tempat ini pada awal perkembangan Islam merupakan pelabuhan penting yang banyak disinggahi kapal dari berbagai bangsa dengan kargonya berupa barang-barang komoditi perdagangan dari berbagai jenis.

Sejalan dengan kemunduran dan akhirnya runtuhnya Kerajaan Majapahit, pada sekitar abad ke-15-16 Masehi di Jawa timbul Kerajaan Islam Demak dan Pajang. Demak merupakan kerajaan Islam yang cukup kuat di bidang kemaritiman. Pada tahun 1511 Demak pernah menyerang Portugis dalam usahanya mengusir dari Melaka. Namun usaha ini tidak membuahkan hasil. Bandar Melaka pada akhirnya jatuh ke tangan Portugis.

Sebelum kedatangan bangsa Eropa ke Asia Tenggara, Melaka merupakan sebuah bandar yang penting. Kapal-kapal Tiongkok perlu singgah di Melaka guna mengisi perbekalan sebelum melanjutkan pelayaran ke Asia Barat. Jung-jung Tiongkok membawa banyak barang dagangan ke Melaka, seperti bibit minyak wangi, benang-benang sutra dan tenunan sutra dalam jumlah besar, kain-kain mahal, barang-barang kerajinan, serta keramik dan porselen yang dihasilkan dari negaranya. Dari Melaka barang-barang tersebut mereka membeli rempah-rempah, kayu cendana, timah, dan gading gajah.

Rempah-rempah dan hasil lain dari kawasan timur Nusantara pada abad ke-15 merupakan komoditi yang sangat populer, sehingga terjadi semacam *booming* pada pasaran Eropa. Permintaan pasar Eropa terhadap komoditi ini sangat tinggi. Masa itu dapat dikatakan “Abad Perniagaan” yang mengubah Asia Tenggara. Banyak yang menganggap bahwa naiknya permintaan rempah-rempah akibat dari aktivitas pedagang Tionghoa dalam memasarkannya. Keadaan sebenarnya tidak demikian. Para pedagang Muslimlah yang

berperan aktif dalam membawa rempah dan komoditi lain antara Asia Tenggara dan pasar lain. Pedagang Arab, Persia, dan India juga aktif menyebarkan agama Islam bersamaan perdagangan dari Timur Tengah ke Gujarat, India Selatan, Asia Tenggara, dan Nusantara.

Kedatangan dan dominasi kemaritiman bangsa Eropa seperti Portugis, Spanyol, Belanda, dan Inggris di wilayah perairan Asia Tenggara selama lebih dari 500 tahun (1400-1900), sedikit banyak telah membantu perkembangan dunia maritim secara global. Sementara itu di wilayah perairan Asia Tenggara lebih awal telah berkembang hubungan pelayaran dengan bangsa-bangsa Asia Barat, Asia Selatan, dan Asia Timur. Namun perkembangannya lebih bersifat penjelajahan maritim, hubungan perdagangan, dan penyebaran agama (Islam) yang harmonis.

Dunia kemaritiman dibagi dua oleh dua penguasa lautan yang pada waktu dikuasai oleh Portugis dan Spanyol. Portugis menguasai jalur-jalur pelayaran melalui Tanjung Harapan, Samudra Indonesia, Nusantara, dan Brazil. Sementara itu Spanyol menguasai jalur pelayaran Laut Carribea, Amerika Tengah, Amerika Utara, dan sebelah barat Pasifik (termasuk Filipina dan timur-laut Nusantara).

Portugis datang ke Asia pada sekitar tahun 1500, yaitu ketika Alvares Cabral dengan membawa 13 buah kapalnya menyerang Calcutta. Setelah bandar Calcutta jatuh, selanjutnya Portugis menyerang pelabuhan utama lainnya, yaitu Goa (1510) dan Melaka (1511). Sejak Melaka jatuh, Portugis berhasil menguasai jalur perdagangan dunia yang melalui Selat Melaka.

Armada Portugis berjaya di Selat Melaka dan Nusantara selama sekitar 200-an tahun. Dominasinya berubah dengan kemunculan penguasa lautan yang baru pada awal abad ke-18, yaitu Inggris dan Belanda. Abad ini merupakan era dimulainya persaingan dagang oleh bangsa-bangsa Eropa jauh dari negerinya dalam merebut kawasan dan jalur perdagangan/pelayaran di kawasan Asia Tenggara/Nusantara dan Asia Timur.

Kedua pemain baru ini masing-masing mendirikan syarikat dagang. Pada tahun 1600 Inggris mendirikan *East Indian Company* (EIC), dan pada tahun 1602 Belanda mendirikan *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC). Mereka ini tidak hanya menguasai jalur-jalur perdagangan saja, tetapi juga memonopoli perdagangan. Penduduk di Nusantara hanya boleh berdagang dengan Inggris atau Belanda saja, dan tentunya dengan harga yang telah mereka tetapkan.

Masuknya bangsa-bangsa Eropa sebagai “pemain” di kawasan Asia Tenggara, bersamaan dengan semakin besarnya volume perdagangan antara Nusantara dan Eropa, menyebabkan terjadinya perubahan dalam kebudayaan. Banyak para penguasa pelabuhan (*shahbandar*) gaya hidupnya berubah. Hasil penjualan rempah-rempah dan cukai pelabuhan menjadikan mereka kaya raya dan sangat berkuasa. Produk-produk dari luar Nusantara banyak yang masuk, seperti kain-kain mahal, barang-barang keramik, dan aneka jenis barang mewah. Tidak hanya materi yang masuk dan mengubah penduduk Nusantara, dalam hal gagasan dan pola pikir juga terjadi perubahan. Teknologi rancangbangun kapal, sistem persenjataan, sistem perbentengan, dan bangunan-bangunan istana mulai dikenal. Demikian juga cara baru memandang negara, keluarga, diri sendiri, serta moral. Pada abad ini pula terjadi masuknya agama Islam, kemudian disusul agama Nasrani menggantikan agama yang sebelumnya banyak dianut penduduk Nusantara, yaitu Hindu dan Buddha.

4.3 Era Perdagangan Rempah

Indonesia yang terletak di pertengahan rute pelayaran dan perdagangan antara India dan Tiongkok, telah dikenal sejak dulu. Berhubungan dengan aktivitas itu, banyak ahli percaya bahwa “sosialisasi” budaya India berlangsung di Jawa dan Sumatra. Kedua pulau itu telah dinyatakan dalam catatan geografi Arab Kuno sejak abad-abad awal masehi. Orang Portugis tampil pertama kali di Nusantara pada tahun 1509, yang diikuti dengan aksi Antonio de Abreu, seorang perwira armada Alfonso de Albuquerque,

memperoleh Maluku, pulau penghasil rempah-rempah. Kakak-beradik Parmentier dari Dieppe, Prancis, pada tahun 1529 juga berlayar ke Sumatra dalam usaha mencari rempah-rempah walaupun kematian yang ditemukannya di sana. Selanjutnya, orang Belanda datang ke Jawa pada tahun 1596, membangun Batavia pada tahun 1619, dan sedikit demi sedikit berhasil menggantikan kedudukan orang Portugis.

Pengenalan beberapa produk alam Nusantara sebagai komoditi perdagangan yang transaksinya berlangsung sejak dulu dan melibatkan banyak bangsa, adalah hal yang menarik untuk diungkap. Mengacu pada data sejarah dan arkeologi maritim, kita dapat membicarakannya pada pokok yang terkait dengan topik bahasan yang lebih luas, yaitu economic exchanges, sebagai yang dikemukakan oleh Mollat.

Besarnya kebutuhan akan rempah-rempah mengakibatkan perubahan jalannya sejarah serta mempengaruhi hubungan internasional dan antarbangsa. Hal itu memunculkan arti lain rempah-rempah sebagai komoditi yang menyebabkan bangsa Eropa mendatangi Nusantara untuk memperolehnya dari tangan pertama. Dalam konteks ini rempah-rempah adalah pala, cengkeh, lada, kayu manis, dan beberapa lainnya. Pada saat itu perahu - yang memanfaatkan angin sebagai tenaga penggerak - amat berperan. Tanpa perahu kita tahu bahwa eksplorasi, kolonisasi, maupun perkembangan umum sebagian besar dunia, merupakan hal yang tidak akan begitu saja terwujud. Sejak abad pertama Masehi, masyarakat Nusantara telah memiliki hubungan dagang dengan wilayah-wilayah lain. Ada rute dagang dari Tiongkok melalui kepulauan Nusantara ke India, Persia, Mesir, Eropa, dan sebaliknya. Barang dagangan yang dihasilkan Indonesia adalah rempah-rempah yang terutama berasal dari Maluku. Saudagar Jawa dan Sumatra membawa barang itu ke pusat perdagangan di kawasan nusantara barat. Selanjutnya mereka atau pedagang-pedagang dari India, mengangkutnya ke India. Di sana telah menunggu saudagar-saudagar Asia Barat (orang Persia dan Arab, mula-mula juga orang Yunani dan Mesir), yang selanjutnya membawa rempah-rempah tadi, bersama barang lain ke pasaran Eropa. Rute dagang

itu tampak bagaikan sebuah rantai yang terjalin dari beberapa mata rantai.

Penduduk Sumatra yang berada di ujung barat Nusantara telah melibatkan diri dalam perdagangan antara Tiongkok dan India sejak abad ke-5 dan ke-6. Mulai abad ke-7, secara teratur pedagang Arab yang kebanyakan datang dari India berlayar ke Asia Tenggara. Perdagangan secara meluas tidak saja dilakukan di Nusantara, malahan mencapai Tiongkok sebelah selatan. Lada, rempah-rempah lain, dan kayu harum adalah komoditas yang dicari.

Gresik sejak lama juga merupakan sebuah mata rantai pelayaran dan perdagangan di kawasan Asia Tenggara. Di Loran masih tersimpan data pertanggalan yang dihubungkan dengan keberadaan komunitas Islam yang paling tua di Asia Tenggara, ialah nisan Fatimah binti Maimun yang berangka tahun 495 Hijriah (sekitar 1101 Masehi). Lokasi sekitarnya mengandung sisa kehidupan sebuah bandar abad ke-10-14 Masehi (Situs Pasucinan), yang mampu menempatkannya sebagai alternatif dari lokasi Gresik awal. Temuan keramiknya berkronologi abad ke-10-14, dengan dominasi produk dinasti Song-Yuan.

Kehadiran orang Portugis di Nusantara bermula dengan penjelajahan pantai barat Afrika sejak abad ke-15. Keinginan untuk menemukan jalur ke "Hindia" sebagai cara mencari kekayaan melalui perdagangan adalah motivasi ekonomi yang menjadi pendorongnya. Di dalamnya terkandung maksud mengalihkan lalulintas perdagangan melalui jalur baru. Diperhitungkan bahwa hal tersebut akan merugikan bangsa-bangsa yang sampai saat itu menguasai rantai perdagangan Asia-Eropa, di antaranya adalah bangsa Turki, yang ketika itu sedang menyerang kerajaan-kerajaan Eropa. Itu dapat dikategorikan sebagai alasan politis bangsa Portugis. Adapun alasan lain yang mendorong penjelajahan itu adalah rasa tanggung jawab mereka atas penyiaran agama, pengabdian terhadap agama Nasrani sehingga dapat dilihat pula adanya alasan keagamaan di dalamnya.

Berkenaan dengan itu, maka pada permulaan abad ke-16 masuklah faktor baru dalam konstelasi kekuatan ekonomi, politik, dan religi di Nusantara, yakni ketika Melaka - pusat perdagangan utama antara Maluku dan India - direbut orang Portugis pada tahun 1511. Peristiwa tersebut diikuti dengan malang melintangnya armada kapal mereka di perairan antara Jawa dan Maluku. Puncaknya terjadi tahun 1522 ketika mereka mendirikan benteng di Temate. Semua itu adalah kelanjutan dari kegiatan *os descobrimentos* (penjelajahan dan penemuan) dalam sejarah Portugal yang merupakan *seculo domo* (abad/zaman keemasan) pada lintasan sejarah bangsa itu. Tujuan jangka panjangnya jelas, yakni menguasai perdagangan Asia-Eropa yang dapat dicapai dengan menguasai lautan.

Orang Portugis jelas mencium peran Melaka sebagai bandar yang amat penting. Keletakannya yang strategis menjadi tumpuan hubungan dagang regional dan internasional. Dari barat, berdatangan perahu-perahu pedagang Pegu, Benggala, Srilangka (Serendib, menurut pelaut Arab) dan Goa. Mereka adalah perantara lalu lintas komoditi Barat dan Timur. Dari arah timur, kedatangan pedagang Siam, Tiongkok, dan Jepang meramaikan jual-beli berbagai jenis barang dagangan yang dibawa dan yang diperlukan. Jung Tiongkok datang ke Melaka membawa sutera, keramik, dan sebagainya. Sedangkan barang utama yang dibawa balik ke Tiongkok berupa lada, gaharu, rempah, dan hasil hutan Nusantara. Disampaikan oleh Tomé Pires bahwa satu kuintal lada yang dibeli dengan nilai 4 *cruzados* di Melaka, laku dijual dengan harga 15 atau 16 *cruzados* di Tiongkok. Dari selatan, kapal-kapal yang sarat dengan rempah-rempah dan kayu harum, hasil bumi dan hasil hutan Sumatra, Jawa, dan Kepulauan Maluku datang mengisi gudang-gudang pedagang di Melaka. Kegiatan tersebut memberikan pengaruh yang besar atas tumbuh kembangnya bandar-bandar pesisir utara Pulau Jawa seperti Cirebon, Demak, Jepara, dan Tuban, selain memberi kesempatan diperolehnya pangsa pasar yang luas atas produk berupa cengkeh (Maluku), pala (Banda), dan kayu gaharu (Lombok), atau kayu cendana dari Timor.

Kedatangan Diego Lopes de Sequiera pada tahun 1509 di

Pedir menandai hubungan Sumatra dan Portugal, sebelum orang Portugis menguasai Melaka. Ia melanjutkan pelayaran ke Pasai, dan kemudian ke Melaka. Tujuannya menguasai kekayaan alam Pasai, yang antara lain menghasilkan kayu cendana, kamper, damar, lada, dan jahe. Namun akibat serangan Aceh pada tahun 1524, Portugis meninggalkan bentengnya di Pasai.

Penaklukan Goa dan Melaka oleh orang Portugis mengakibatkan berubahnya rute perdagangan rempah-rempah. Dahulu lada di bawa melalui Laut Merah, Kairo, Laut Tengah, dan masuk ke Eropa. Setelah itu rute bergeser melalui Tanjung Harapan. Hal itu jelas menguntungkan pihak Portugal, dan sebaliknya merugikan orang-orang Venesia.

Pedagang Muslim yang tidak mau lagi singgah di Melaka cenderung berdagang di bandar-bandar pesisir utara Jawa dan kawasan barat Nusantara, seperti Aceh di Sumatra. Aceh yang beruntung, mampu menciptakan bandar alternatif bagi pedagang yang enggan menyinggahi Melaka. Sebagian ruas Selat Melaka berada di bawah kontrolnya sehingga mengganggu arus perdagangan orang Portugis di Nusantara. Aceh juga berkali-kali menyerang Melaka, bahkan menyerbu Patani, Johor, dan Perak. Menurut sumber Tiongkok ketika itu Aceh mengeksport kayu gaharu, cengkih, dupa, lada, kayu sapang, dan sebagainya.

Bangsa Eropa lain yang ikut memasuki "ajang perburuan rempah-rempah" Nusantara adalah orang Belanda. VOC yang dibentuk tahun 1602 merupakan sebuah federasi dari enam badan dagang yang sejak tahun 1596 telah mengirimkan armada dagangnya ke bandar-bandar di Nusantara. Tempat-tempat penting yang menghasilkan komoditi bagi konsumen Eropa - yakni rempah-rempah - dikuasainya dengan cara yang lebih luas, berbeda dengan tempat-tempat yang hanya dijadikan titik persinggahan atau jual-beli saja.

Walaupun perdagangan utamanya antara Batavia dan negeri Belanda, VOC tidak meninggalkan perdagangan dengan bandar lain di Asia Tenggara dan Asia Timur. Bila yang diangkut dari

Batavia adalah rempah-rempah, maka yang dibawa dari Belanda berupa uang, barang-barang keperluan VOC, serta sedikit barang dagangan.

Upaya Belanda memonopoli rempah-rempah Nusantara dilakukannya dengan susah payah. Kenyataan menunjukkan bahwa saudagar Tionghoa tetap aktif dalam perdagangan lada di sepanjang abad ke-17. Bahkan mereka mampu mencegah Belanda menguasai perdagangan lada di Kalimantan pada tahun 1730. Kondisi yang demikian menyebabkan rencana Belanda memonopoli pasar lada Eropa tidak begitu saja dapat diimplementasikan sehingga pada tahun 1736 *English East India Company* masih mampu mengimpor lada ke London, dalam jumlah yang sama banyaknya dengan yang diterima VOC di Batavia dari seluruh kepulauan Nusantara.

Bab 5.

BAHARIAWAN SEJATI ADA DI MANA-MANA

*Ikan kerapu bukan pari,
Elok nian dipandang mata.
Bangsa Indonesia bangsa bahari,
Kekuatan laut tumpuan kita*

BAHARIAWAN SEJATI ADA DI MANA-MANA

Indonesia merupakan negara kepulauan dan sekaligus sebagai sebuah bangsa yang bertipe majemuk (*multy culture*), mengajak kita untuk memahaminya sebagai sebuah negara bangsa yang pasti berkaitan dengan kehidupan nelayan atau setidaknya berhubungan dengan masyarakat yang menghadapi laut sebagai salah satu sumber mata pencahariannya.

Sebagai masyarakat negara kepulauan berarti di dalamnya terdapat pola hidup yang berbasiskan pada keberadaan laut sebagai sumber mata pencaharian atau sebagai akses dalam menggeluti mata pencahariannya. Sebagai sebuah masyarakat majemuk mengajak kita untuk memahaminya sebagai sebuah masyarakat yang terdiri dari berbagai sukubangsa dan kebudayaan yang sangat berbeda-beda pola hidupnya, yang walaupun menggunakan laut sebagai sarana dalam mengakses mata pencahariannya dan menggunakan sebuah kebudayaan nasional sebagai pemersatu di antara perbedaan tersebut.

Sebagai sebuah masyarakat dan kebudayaan yang beraneka tersebut, tentunya tidak menutup kemungkinan untuk berhubungan satu dengan lainnya. Apalagi sebagai sebuah negara kepulauan yang masing-masing masyarakat akan berhubungan satu sama lain guna kepentingan dan fungsinya antar masing-masing masyarakat.

Mata pencaharian yang menggunakan laut sebagai sumber dalam menentukan pola hidup masing-masing masyarakat akan tergambar sebagai mata pencaharian nelayan dan juga perdagangan atau perniagaan dari satu daerah ke daerah lain antar pulau. Berkaitan dengan kebudayaan yang berbeda-beda satu dengan lainnya, maka bentuk-bentuk kehidupan sosialnya juga akan berbeda-beda walaupun mempunyai mata pencaharian yang sama yang mengandalkan laut sebagai sumber mata pencahariannya.

Perkembangan waktu dan pengaruh dari adanya percampuran antara satu kelompok masyarakat dengan kelompok masyarakat lainnya akan dapat merubah atau menggeser pedoman dari kehidupan yang dianut oleh asal masing-masing kelompok masyarakat. Tulisan ini menggambarkan sebuah perkembangan kehidupan masyarakat maritim di Indonesia. Tidak semua sukubangsa yang bercorak maritim dituliskan dalam bagian ini.

5.1 Pola Hidup Masyarakat yang Menggunakan Sarana Laut

5.1.1 Nelayan

Mata pencaharian sebagian besar masyarakat yang hidup dan menetap di pantai adalah mencari ikan di laut sebagai nelayan, baik nelayan yang menggunakan perahu besar untuk mengarungi laut dalam maupun nelayan pantai yang menggunakan perahu kecil untuk mencari ikan di laut dangkal dan bahkan juga tidak menggunakan perahu untuk mencari ikan. Semuanya itu tergantung pada alat yang digunakan oleh nelayan untuk menangkap ikan, dan peralatan tersebut memberikan identitas kepada nelayan yang bersangkutan, seperti nelayan bagan, nelayan jaring, nelayan pancing. Di sini dijelaskan komuniti yang bermata pencaharian sebagai nelayan, dan berbagai peralatan yang dipakai sebagai pelengkap dalam mata pencahariannya.

Kehidupan nelayan pada masyarakat-masyarakat di Indonesia secara umum tidaklah dapat dikategorisasikan sebagai mata pencaharian sukubangsa-sukubangsa tertentu saja, akan tetapi dapat dikatakan sebagai mata pencaharian dari seluruh sukubangsa di Indonesia yang hidupnya berada di tepi-tepi pantai dengan sarana laut sebagai sarana mata pencahariannya.

Dari secara keseluruhan nelayan di Indonesia, tampak adanya beberapa sukubangsa yang memang urusan mata pencaharian dengan mengandalkan laut menjadi jatidiri sukubangsa yang bersangkutan. Hal ini berkaitan dengan sukubangsa tersebut memang secara keseluruhan mempunyai asal muasal di daerah

pantai sehingga secara mitologi yang berkembang di sukubangsa yang bersangkutan banyak yang berceritera tentang laut beserta dengan isinya.

Istilah nelayan ini juga sering digunakan atau dikenakan pada masyarakat yang hidupnya berada di sekitar danau atau rawa dan memanfaatkan keberadaan danau atau rawa di sekitarnya sebagai salah satu sumber mata pencaharian. Biasanya masyarakat dengan tipe ini mempunyai mata pencaharian sebagai peladang atau juga sebagai petani, karena lingkungannya bahkan jauh dari laut. Sehingga sering disebut sebagai nelayan danau atau rawa.



Jala dibuat dari benang nilon. Biasa dipakai secara perorangan untuk mencari ikan di air dangkal, seperti di sungai, pantai dan danau.

Dalam rangka melaksanakan mata pencaharian ini, penduduk yang menggeluti jenis mata pencaharian ini akan menggunakan alat-alat yang berbeda-beda antara satu kelompok individu (komuniti) dengan kelompok individu lainnya. Penggunaan peralatan teknologi dalam mendapatkan ikan memberikan identitas juga kepada nelayan yang memanfaatkannya seperti nelayan bagan, nelayan pancing, nelayan jala dan sebagainya. Alat-alat yang biasanya mendukung mata pencaharian ini dapat diidentifikasi sebagai:

a. Bagan

Bagan adalah sejenis alat untuk menangkap ikan yang pada dasarnya adalah suatu cara penggunaan jaring guna menangkap ikan di laut yang dalam. Berbagai macam bagan dikenal oleh

masyarakat nelayan akan tetapi pada dasarnya dapat dibedakan menjadi dua jenis bagan.

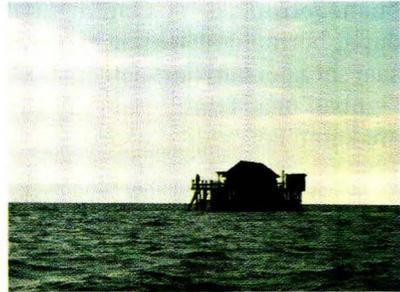
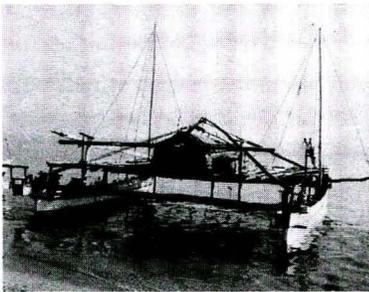
Bagan Statis, yaitu bagan yang berdiri tertancap di pantai laut yang agak dalam (sekitar 10 – 15 meter). Pada bentuk bagan ini, beberapa bambu besar ditancapkan membentuk persegi empat dengan masing-masing sisinya sepanjang 6 meter dari satu tonggak ke tonggak lainnya. Berdiri di atas permukaan air setinggi 3 sampai 4 meter. Pada bagian atas tonggak yang tertancap tersebut diberi bambu-bambu penghubung antar sisi sebagai alas untuk hilir mudik para nelayan. Pada bagian tengah dari lantai atas bagan terdapat sebuah gubug kecil yang cukup untuk menampung tiga orang nelayan. Gubug tersebut juga dipakai sebagai tempat untuk berteduh dari hembasan angin dan air bila hujan dan sebagai tempat untuk memilah-milah ikan dan hasil laut yang terjaring. Di gubug inilah segala perlengkapan jaring dipersiapkan.

Cara menjaring binatang laut melalui bagan ini adalah dengan menurunkan jaring dari gubug yang berada di tengah bagan dengan bantuan bambu-bambu yang dibuat semi otomatis, yaitu dengan cara memutar sebuah tungkai untuk menaik-turunkan jaring ke dalam laut. Setelah jaring berada di dalam laut, tepat di atas jaring tersebut digantungkan petromaks sebanyak enam sampai sembilan buah. Petromaks tersebut digunakan untuk menarik ikan-ikan agar dapat bermain di sekitar bagan dan di atas jaring, setiap beberapa saat satu persatu dari petromaks tersebut dinaikkan untuk dipompa kembali agar tetap terang, begitu seterusnya sampai waktu pengangkatan jaring dilakukan.

Penarikan jaring dari dalam laut dilakukan setiap tiga jam sekali, dan ini dimulai ketika nelayan sampai di bagan sekitar jam 18 sore jaring diturunkan berikut juga dengan petromaksnya, dan ketika jam 21.00 jaring diangkat dan diambil hasilnya serta langsung diturunkan kembali sampai jam 24.00. Begitu seterusnya sampai pada pukul 05 pagi jaring diangkat dan nelayan siap-siap untuk meninggalkan bagan. Pada masa antara menaikkan dan menurunkan jaring, para nelayan (2 orang) yang duduk digubug menuai hasil tangkapan dari jaring yang ditarik. Kemudian

pekerjaan selanjutnya adalah memilah-milah hasil laut, seperti ikan-ikan kecil, cumi-cumi, udang dan beberapa ikan-ikan besar dipisah-pisahkan dan dimasukkan ke dalam tempat tersendiri agar mudah nantinya menjual jenis-jenis hasil tangkapan mereka. Kecuali pada tarikan jaring terakhir, biasanya hasil tangkapan tidak dipilah-pilah lagi.

Bagan perahu atau bagan bergerak, jenis bagan ini pola kerjanya sama dengan bagan statis. Perbedaannya adalah bahwa pada bagan perahu, seluruh jaringnya terdapat di bawah perahu dengan masing-masing ujungnya diikatkan di tiang-tiang perahu. Perahu yang digunakan pada umumnya adalah bercadik ganda atau mempunyai alat penyeimbang perahu di kiri kanannya, cadik-cadik ini biasanya terbuat dari bambu yang berdiameter 10 cm dan panjang sekitar 4 meter dan ini dipergunakan untuk menjaga agar perahu tidak terombang ambing atau terbalik ketika ada ombak besar. Perahu yang dipergunakan sebagai bagan tersebut biasanya dilengkapi dengan lampu-lampu besar yang dipergunakan untuk memancing kedatangan ikan-ikan yang akan ditangkap. Masing-masing lampu mempunyai daya sebesar 100 watt setiap lampunya dan menggunakan sekitar lima puluh lampu yang diarahkan ke permukaan air laut.



Bagan terapung ditempatkan pada sepasang perahu (*catamaran*) (kiri), dan bagan statis di perairan dangkal (kanan).

Pada jenis bagan ini biasanya nelayan yang ikut serta sebanyak lima orang nelayan, dan mereka mempunyai tugas

masing-masing terhadap perahu yang dilengkapi dengan jala tersebut. Seorang mualim biasanya mempunyai pengetahuan tentang kelompok hewan laut yang ada, dia dapat mengetahui dimana terdapat banyak cumi-cumi, udang atau ikan jenis tertentu. Dan dengan pengalaman tersebut, mualim perahu akan mengarahkan perahunya ke tempat dimana sudah ditetapkan sebagai sasaran yang akan mereka kunjungi.

Persiapan yang mesti dilakukan dalam bagan perahu ini adalah minyak solar yang banyak untuk menggerakkan mesin perahu dan juga menyalakan lampu-lampu sorot yang berkekuatan besar. Disamping itu, perahu bagan juga dilengkapi dengan layar yang fungsinya adalah untuk membantu perahu apabila mesin yang ada mengalami kerusakan atau tidak berfungsi dengan baik. Begitu juga dengan alat-alat lampu yang juga dise-diakan beberapa buah petromaks untuk menggantikan lampu sorot apabila mesin perahu mendadak rusak. Disamping itu juga diperlukan bahan makanan yang cukup untuk bekal makanan satu malam dan juga air tawar untuk para nelayan.



Memperbaiki bagan terapung di sebuah muara sungai.

Dalam proses mencari ikan selama satu malam di laut, bagan perahu dapat juga melakukan perpindahan areal secara cepat ketika ternyata di daerah yang dituju tidak banyak menghasilkan atau sudah ada bagan perahu dari nelayan lain yang berada di tempat tersebut. Sehingga bagan perahu dapat lebih fleksibel dalam operasinya, dan hasil tangkapan dengan meng-gunakan bagan perahu akan langsung

dibawa ke pelabuhan untuk langsung ke Tempat Pelelangan Ikan (TPI). Yang kemudian juga ada dari beberapa ikan yang tidak laku dilelang akan dibeli oleh beberapa orang penjual keliling, ada juga dari para nelayan tersebut yang membawa ikannya langsung ke pasar yang terdapat disekitar itu dan ada beberapa jenis ikan yang dibawa oleh nelayan ke rumahnya masing-masing untuk diproses menjadi ikan asin. Sistem bagan perahu jenis ini banyak ditemui pada masyarakat-masyarakat nelayan di pantai Barat Sumatra seperti di Sumatra Barat, Bengkulu.

b. Jaring

Jaring atau jala adalah sebuah alat untuk menangkap ikan dalam jumlah yang banyak. Jaring ini pada umumnya terbuat dari nilon yang dianyam sedemikian rupa menggunakan sistem melintang dengan lubang-lubang persegi yang terbentuk akibat dari anyaman nilon. Lubang-lubang tersebut akan berbeda-beda sesuai dengan penggunaan atau peruntukkan dari jaring tersebut, seperti untuk menjaring ikan-ikan kecil, atau untuk menjaring ikan besar dan untuk menjaring penyu.

Dalam perkembangan jaring atau jala sebagai alat penangkap ikan, pada umumnya perkembangan pada bahan dasar pembuat jaring. Seperti penggunaan serat kayu yang dipintal sebelum digantikan oleh nilon. Sedangkan proses anyamannya pada dasarnya sama antar waktu yang berbeda. Jaring ini terdapat beberapa macam.

Jaring pantai. Sebagian masyarakat pantai juga menggunakan jaring untuk menangkap ikan yang berada di sebuah teluk. Jaring pantai ini mempunyai panjangnya mencapai 200 meter. Proses penjaringan ikan dengan menggunakan jenis jaring pantai ini dilakukan oleh para nelayan di pantai Tanjung Karang pulau Lombok Nusa Tenggara Barat. Jaring panjang 200 meter dibentangkan dengan menggunakan perahu dari satu sudut teluk ke sudut teluk yang lain, pekerjaan ini biasanya dilakukan pada waktu pagi hari. Jaring pantai ini dikenal dengan sebutan mencar.

Ketika pada siang hari sekelompok nelayan baik laki-laki maupun perempuan menarik jaring dari satu sisi dan sisi lainnya secara bersamaan, satu kelompok biasanya terdiri dari tiga sampai empat orang. Para penarik jaring ini melakukan pekerjaannya dengan cara duduk santai dipasir pantai dengan alat peneduh biasanya sebuah pohon yang cukup rindang dan para penarik jaring ini mengenakan topi lebar untuk mencegah terikny matahari. Orang pertama duduk menghadap pantai sambil tangannya menarik jaring yang jaring tersebut diteruskan oleh orang kedua yang duduk tepat di belakangnya kemudian juga diteruskan oleh orang ketiga sampai pada orang yang terakhir bekerja menggulung tali jaring yang telah ditarik tersebut agar rapih apabila telah selesai penarikan jaring tersebut.

Penarikan jaring tersebut menuju ke pinggir pantai atau daratan, dan ini dilakukan selama kurang lebih dua jam sampai seluruh jaring terseret ke darat. Dan dalam jaring tersebut biasanya terdapat ikan-ikan yang sangat banyak dan umumnya adalah ikan kecil karena mereka menangkapnya dekat dengan pantai. Setelah jaring disatukan dan terlihat tangkapan yang diperoleh pada hari itu, maka bersamaan dengan itu banyak anggota keluarga nelayan yang datang mengerubungi dan mulai mengumpulkan ikan-ikan yang beraneka jenis untuk dimakan pada hari itu khusus ikan-ikan kecil yang tidak menarik untuk dijual. Sedangkan ikan-ikan yang berukuran cukup besar dikumpulkan dan dijual kepada para pembeli yang datang yang kemudian dijual kembali ke penduduk. Jaring pantai terbuat dari bahan nilon dan dijalin secara teliti sampai sepanjang 200 meter.

Jenis jaring pantai lainnya adalah *tulade* yang dikenal di Sangihe Talaud, jaring pantai ini ditebarkan di laut dangkal yang kira-kira mencapai satu meter dalamnya. Jaring ini dipegang oleh beberapa orang laki-laki dan perempuan pada seluruh sisinya dan secara serempak masing-masing orang berjalan di laut dengan memegang jaring menuju ke titik lingkaran.

Biasanya pekerjaan ini dilakukan sebagai sebuah sarana untuk bermain dan lebih jauh lagi sebagai sarana saling mengenal bagi

para pemuda dan pemudi di Sangihe Talaud. Pekerjaan menangkap ikan dengan menggunakan jaring pantai ini dilakukan pada pagi sampai siang hari. Hasil yang diperolehnya pada umumnya hanya untuk kebutuhan sehari-hari saja dan tidak dijual.

Bentuk dan cara yang dilakukan oleh orang-orang Sangihe Talaud ini sama persis dengan apa yang dilakukan oleh orang-orang Mentawai yang sistem ini disebut juga dengan *paligagra*. Akan tetapi pelaku yang melakukan proses penangkapan ikan dengan memakai jaring pantai ini adalah kaum perempuan, tidak ada kaum laki-laki, dan biasanya adalah para perempuan yang masih belum menikah, walaupun ada juga yang sudah menikah.

Paligagra ini dilakukan pada pagi hari sampai siang hari pada musim-musim yang dianggap mengandung banyak ikan, dan biasanya adalah pada bulan-bulan juni sampai dengan september. Pada bulan-bulan tersebut cuaca di laut dalam sedang berombak besar dan ikan-ikan banyak yang menyingkir ke daerah-daerah pantai yang agak dangkal.

Jaring perahu. Model jaring perahu adalah menangkap ikan dengan menggunakan jaring yang ditempatkan di perahu tetapi bukan seperti bagan perahu. Penggunaan jaring perahu ini adalah dengan cara menebarkan jaring terlebih dahulu di laut dan kemudian perahu berjalan secara perlahan dan sambil jaring tersebut ditarik. Biasanya dilakukan di daerah yang airnya tenang dan pada umumnya di muara sungai yang di depan muara tersebut terdapat beberapa pulau-pulau kecil sehingga membuat air di daerah tersebut tenang.

Penggunaan jaring perahu ini memerlukan kemahiran yang lebih teliti, karena jaring dapat saja tersangkut oleh karang apabila tidak disertai dengan pengetahuan tentang kedalaman laut. Sehingga penggunaan jaring perahu seperti ini menjadi tidak banyak disukai oleh para nelayan karena penuh dengan resiko, disamping itu juga modal yang dibutuhkan juga besar.

Bagi nelayan yang menggunakan jaring perahu yang

beraktivitas di laut dalam sering disebut sebagai nelayan dengan *pukat harimau*. Cara bekerja model mata pencaharian dengan menggunakan pukat harimau ini dengan menebarkan jala di laut dalam untuk menangkap ikan-ikan besar sambil perahu yang digunakannya berjalan. Dengan aktivitasnya yang demikian maka hasil yang diperoleh dapat dikatakan banyak dan ini dapat merugikan nelayan lainnya yang beraktivitas dengan menggunakan peralatan yang berbeda seperti bagan perahu, atau juga bagan statis.

Ada lagi jaring perahu dengan menggunakan perahu kecil dan biasanya dilakukan perseorangan. Seorang nelayan dengan menggunakan perahu membawa jaring ke laut agak ke tengah dan kemudian setelah dirasa sudah cukup tepat areal yang diduga banyak ikan, barulah jaring ditebarkan dan secara sebar-sebar ditarik ke perahu. Biasanya ikan yang terjaring adalah ikan-ikan kecil.



Menjaring ikan pada sebuah teluk yang tenang.

Penebaran jaring atau jala dilakukan oleh nelayan dengan cara berdiri di atas perahu dan perahu yang dipergunakan biasanya adalah perahu kecil yang hanya cukup untuk dua orang saja. Sehingga dengan penggunaan perahu kecil dan alat yang digunakan adalah jaring (jala) dan proses pelaksanaan penjaringan tersebut dengan dilakukan secara berdiri, maka air yang diharapkan adalah air tenang.

Pada beberapa daerah, penggunaan jaring dengan perahu ini juga dilakukan oleh masyarakat-masyarakat yang tinggal di tepi-tepi danau atau juga rawa-rawa yang cukup luas, seperti masyarakat Minangkabau di tepi danau Maninjau, danau Di atas dan danau di Bawah, juga masyarakat Jawa di daerah Banyu Biru dan Ambarawa di sekitar rawa Pening. Kemudian juga beberapa masyarakat yang tinggal di danau-danau buatan seperti di sekitar waduk pembangkit tenaga listrik di Jawa Barat, Jawa Tengah dan juga Jawa Timur.

c. Pancing

Pancing adalah alat yang paling sederhana dalam usaha menangkap ikan di laut, biasanya satu pancing menggunakan senur sebagai talinya dan mata kail untuk meletakkan umpan bagi mengelabui ikan yang akan ditangkap. Satu senur pancing biasanya digunakan beberapa mata kail untuk menda-patkan banyak ikan dalam satu pancing saja.



Seperangkat peralatan nelayan yang biasa dibawa ketika mencari ikan. Semuanya dibuat dari bambu.

Ada dua jenis pancing yang dipakai dalam menangkap ikan di laut yaitu jenis dengan memakai kayu sebagai alat perpanjangan tangan atau sering disebut dengan joran dan ada jenis yang tidak menggunakan kayu. Jenis yang tidak menggunakan kayu biasanya tidak menggunakan pelampung untuk mengetahui apakah umpan yang diberikan sudah dimakan oleh ikan atau belum. Artinya bila

menggunakan pelampung, ikan yang memakan umpan tersebut akan menggerakkan pelampung yang berada di atasnya sehingga dapat dengan mudah diketahui oleh nelayan dan langsung menariknya. Penggunaan pancing dengan memakai kayu sebagai perpanjangan tangan dan pelampung biasanya dilakukan di daerah yang tidak berombak banyak dan umumnya di danau, rawa atau didaerah-daerah laut yang tenang.

Sedangkan pancing yang tidak menggunakan kayu biasanya untuk daerah yang cukup dalam, pada ujung senurnya digantungkan sebuah pemberat sedangkan di atas pemberat tersebut diikatkan senur-senur dengan mata kail yang banyak sehingga apabila ditarik maka ikan-ikan yang mencoba memakan umpan akan terbawa oleh tarikannya tersebut. Penggunaan pancing dengan model ini umumnya dilakukan oleh masyarakat yang kehidupannya sebagai nelayan di daerah laut tenang seperti di sekitar pulau Bangka Belitung, daerah-daerah pulau-pulau di Maluku.

Adapula sistem pancing dengan satu atau beberapa mata kail yang tidak menggunakan umpan di mata kailnya. Sistem ini biasanya digunakan di atas perahu dalam jumlah banyak. Cara untuk memberikan umpannya adalah dengan menebarkan daging-daging ikan yang telah dicincang ke permukaan laut.

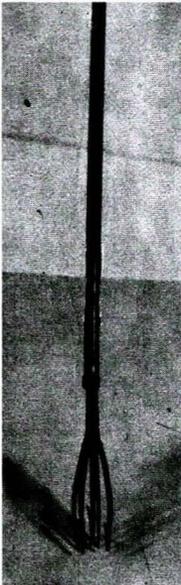
Fungsi menebarkan umpan di laut adalah untuk menarik ikan-ikan untuk datang ke daerah tersebut. Dan setelah ikan-ikan terlihat banyak berdatangan, maka pancing-pancing mulai diturunkan dan langsung orang-orang yang memegang pancing mencelupkan pancingnya dan serta merta menariknya kembali untuk menyengkutkan ikan-ikan yang sedang menyerbu umpan yang disebarakan.

Biasanya kondisi kapal dalam keadaan berhenti dan umumnya penggunaan sistem ini berada di laut dalam, sehingga ikan-ikan yang terpancing biasanya adalah ikan-ikan satu jenis saja sehingga mudah untuk dikelompokkan. Ada juga penggunaan pancing tunggal untuk memperoleh ikan tertentu, dan biasanya dilakukan oleh nelayan yang mencari ikan secara individu (pribadi).

d. Tombak

Tombak merupakan juga alat untuk menangkap ikan yang umumnya bertubuh agak besar dan bahkan jenis binatang laut lainnya seperti penyu. Terdapat berbagai macam tombak untuk menangkap ikan di laut, dan ini tergantung pada masyarakat yang menggunakannya. Model dan namanya akan berbeda-beda, akan tetapi cara penggunaannya akan sama saja satu masyarakat dengan masyarakat lainnya.

Masyarakat Mentawai mengenal tombak penangkap penyu (*pattara*). Tombak ini digunakan dengan cara dilemparkan dari perahu yang ditumpanginya ke tubuh penyu atau ikan yang terlihat oleh si pemburu. Tombak ini dilengkapi dengan tali yang sangat panjang sehingga apabila penyu tertangkap dapat langsung ditarik ulur.



Kemudian selain itu dikenal tombak ikan (*totombak*). Tombak ini mirip dengan *pattara* tetapi lebih kecil sebesar ibu jari dan panjangnya sekitar 60 cm, ujungnya atau mata tombaknya dapat terlepas dan diikatkan ke badan tombak. Alat ini digunakan untuk menangkap ikan-ikan besar dengan cara menusukkannya ke tubuh ikan yang ada.

Areal perburuan pada umumnya adalah di daerah sekitar pulau-pulau kecil di laut, atau sekitar 1 km. dari garis pantai. Sebagai sasaran utama adalah penyu, dan penyu ini juga menjadi binatang buruan yang bergensi tinggi. Artinya apabila orang mendapat penyu maka kentungan akan di pukul-pukul untuk menandakan bahwa mereka mendapat penyu. Dagingnya akan dibagikan sesama anggota satu klen, walaupun anggota lain tersebut tidak ikut berburu.

Di dalam aktivitas berburu dengan menggunakan tombak

ini, bagi masyarakat Mentawai terdapat beberapa pantangan yang harus dipatuhi oleh setiap kaum laki-laki yang ikut berburu, diantaranya adalah:

- Sebelum (sore harinya) dan selama berburu, kaum laki-laki tidak boleh mandi. Karena dengan mandi maka penyu atau ikan akan menjauh dari pemburu dan ini pada dasarnya merupakan personifikasi bahwa ikan dekat dengan air sehingga apabila si pemburu itu mandi maka ikan tidak mau mendekati karena sama dengan diri mereka. Hal ini juga dikarenakan ikan-ikan atau penyu sudah diberitahu oleh roh penyu atau ikan agar mendekati pemburu, apabila pemburu itu mandi berarti dia bukan pemburu.
- Sebelum dan sesudah berburu, laki-laki tidak boleh melakukan hubungan seksual dengan istrinya dan bagi bujangan tidak boleh berpacaran dulu, kira-kira selama satu minggu. Hal ini dimaksudkan agar dalam perburuan tidak tercemar oleh hal-hal yang emosional, karena ini sangat berkaitan dengan roh-roh nenek moyang yang akan melindungi para pemburu.
- Selama berburu, laki-laki tidak boleh memakan makanan yang ada pada daerah tersebut (biasanya di daerah pulau tempat mereka istirahat) dan juga tidak boleh makan makanan yang masam dan juga mentah seperti pisang, kelapa, dll.
- Bagi istri yang ditinggalkan, tidak boleh melakukan aktifitas dapur atau memasak. Dalam arti, dia harus berdiam diri di rumah saja. Hal ini dimaksudkan agar roh-roh nenek moyang dan roh buruan akan membantu mereka untuk mencarikan makanan untuk dimasak, karena roh-roh tersebut akan melihat bahwa kaum perempuan tidak melakukan kegiatan dapur. Setelah suami pulang berburu, maka dia boleh melakukan aktifitas dapur atau memasak kembali.

- Bagi anak-anak yang masih kecil-kecil, mereka tidak boleh pergi ke rumah orang lain atau tidak boleh masuk ke rumah orang lain. Hal ini dimaksudkan bahwa apabila anak-anak bermain-main masuk ke rumah orang lain, maka diibaratkan binatang buruanpun dipersonifikasikan akan keluar masuk perangkap buruan dan sulit untuk diburu. Sehingga dalam hal ini anak-anak ikut terlibat secara simbolik dalam suasana perburuan.

Tombakjuga digunakan oleh masyarakat lainnya, seperti pada masyarakat Kawanua Sulawesi Utara yang proses penggunaannya disebut dengan *jubi-jubi*, begitu juga dengan beberapa masyarakat di Papua dengan bentuk tombak ikannya yang terbuat dari kayu panjang.

Penggunaan tombak ikan dengan kayu panjang dengan ujung yang runcing dilakukan dengan cara berdiri di atas perahu yang ramping di sungai dan di rawa-rawa. Biasanya air sungai atau rawa tersebut jernih dan ikan dapat terlihat dari atas permukaan air.

Tombak panjang yang diikatkan ke sebuah tali yang juga panjang dipakai oleh masyarakat Lamalera di pulau Solor untuk berburu ikan paus. Masyarakat Lamalera, menggunakan sebuah kayu panjang dengan di ujungnya terdapat mata tombak yang terbuat dari besi yang disebut dengan Tempuring. Tombak yang dipersiapkan untuk berburu ikan paus dikumpulkan sekitar lima sampai enam buah dalam sebuah kapal pemburu ikan paus.

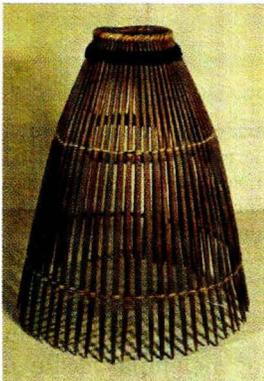


Berburu ikan paus dengan menggunakan tombak di Lamalera, Flores

Satu kapal atau dapat disebut sebagai perahu berisi sekitar 14 orang pemburu ikan paus. Perahu tersebut dibuat sedemikian rupa dengan sebuah tempat yang menjorok kemuka sebagai tempat untuk mencari sasaran ikan paus. Seseorang akan berdiri di ujung haluan dan sambil memegang tombak panjang yang panjangnya sekitar 3 meter. Setelah ikan paus terlihat, orang-orang lain yang satu perahu berusaha mendayung perahu mendekati ikan paus secara cepat, kemudian orang yang berdiri di muka perahu langsung menancapkan tombak tersebut sambil menceburkan dirinya ke laut.

Setelah tombak tertancap di badan ikan paus, serta merta tali pengikat tombak langsung diulur agar jangan terlalu dekat dengan ikan paus. Ikan paus yang telah tertombak tersebut lalu membawa perahu tersebut kesana-kemari sampai ikan paus tersebut lelah. Kadang-kadang si penembak akan melompat ke tubuh ikan paus sambil memegang tangkai tombak. Sesuai aturan adat, orang yang pertama kali berhasil menancapkan tombak, maka dialah yang pertama kali mendapat bagian daging ikan paus.

e. Perangkap



Sejenis perangkap dari bambu yang biasa dipakai di tempat yang berair dangkal.

Perangkap (*trap*) dengan menggunakan bahan yang terbuat dari bambu atau juga kayu yang ditanamkan di dasar laut yang membentuk suatu pola, perangkap ini sering digunakan untuk menangkap udang dan atau cumi-cumi.

Banyak jenis perangkap yang dikenal oleh sukubangsa-sukubangsa di Indonesia yang pada umumnya ditaruh di laut dangkal, seperti di pantai-pantai yang dimaksudkan untuk menangkap udang dan ikan-ikan kecil. Perangkap ini terbuat dari bambu-bambu yang disusun memanjang dan apabila dilihat dari udara biasanya berbentuk segi tiga.

5.1.2 Pedagang

Pada masyarakat-masyarakat yang hidup di pesisir laut atau yang menggunakan keberadaan laut sebagai salah satu sarana dalam mata pencaharian adalah masyarakat dengan mata pencaharian berdagang. Berbagai macam jenis perdagangan yang menggunakan jasa laut sebagai sarannya ternyata mendominasi kehidupan di pinggir pantai. Biasanya masyarakat dengan sistem mata pencaharian berdagang ini mengacu pada bentuk-bentuk masyarakat kota yang biasanya ditengarai dengan adanya pasar sebagai sarana pertukaran.

Pada jenis mata pencaharian perdagangan ini terdapat beberapa jenis perdagangan yang terdiri dari perdagangan besar yang termasuk di dalamnya perusahaan-perusahaan besar sebagai mata rantai sistem perdagangan, perdagangan menengah yang pada umumnya berkantor pusat di daerah-daerah pantai yang bersifat perdagangan barang dan perdagangan kecil yang berusaha sebagai penghubung antara pedagang besar yang umumnya bersifat jasa.



Pasar terapung di Sungai Barito, Banjarmasin. Para pedagang membawa dan menjajakan barang dengan menggunakan perahu (dok. Dewa Ng.).

Sering juga para nelayan menggeluti jenis mata pencaharian perdagangan ini, khususnya bagi nelayan yang melempar hasilnya ke Tempat Pelelangan Ikan di daerah pelabuhan. Sehingga perdagangan menjadi bagian dari mata pencaharian nelayan di wilayah pantai di kota-kota di Indonesia.

Perdagangan dengan menggunakan laut sebagai sarannya pada dasarnya sudah menjadi bagian dari salah satu pola hidup masyarakat di pinggir laut selain dari hidup sebagai nelayan. Perdagangan atau perniagaan ini pada dasarnya juga tidak luput dari perkembangan kebudayaan yang tentunya akan beradaptasi dengan perubahan lingkungan yang dialaminya seperti adanya kebutuhan yang diperlukan oleh masyarakat yang berhubungan tersebut.

Beberapa sukubangsa yang menggeluti usaha perdagangan atau perniagaan ini seperti orang Melayu, Bugis Makasar, dan Banjar, memang tidaklah semata-mata hidup sebagai pedagang saja akan tetapi sebagian penduduk dari sukubangsa-sukubangsa ini juga bermata pencaharian sebagai nelayan pencari ikan dan sekaligus juga memproduksi ikan-ikan hasil pengawetan (ikan asin dan juga terasi).

Perniagaan yang dilakukan oleh masyarakat kebudayaan di Indonesia menggambarkan suatu perubahan yang bergerak dari kebutuhan masyarakat di daerah perkotaan. Perubahan ini mengarah pada bentuk-bentuk perniagaan dan juga perubahan perahu sebagai sarana pengangkutnya perubahan-perubahan ini mengacu pada besar dan efisiennya perahu atau kapal yang digunakannya.

5.2 Pola Permukiman

5.2.1 Permukiman Nelayan

Bentuk permukiman komuniti yang tinggal di tepi pantai akan tersebar pada bentuk-bentuk sukubangsa yang ada di Indonesia. Masing-masing suku-bangsa ini mempunyai pola-pola yang spesifik yang berdasarkan pada kebudayaan yang dianutnya serta lingkungan alam tempat mereka tinggal. Pola permukiman nelayan ini dapat dibagi dalam dua bentuk yang berada di daratan (pantai) dan yang berada di atas air.

a. Permukiman di Daratan

Pada umumnya mengelompok berjajar di pinggir pantai dan pengelompokan ini berdasarkan pada bentuk-bentuk sistem kekerabatan yang dianut oleh masyarakat yang bersangkutan. Pada umumnya mengikuti garis keturunan laki-laki (patrilineal), dan pola tempat tinggalnya akan berbentuk *virilokal* atau tinggal mengelompok pada hubungan kerabat menurut garis keturunan laki-laki.

Bentuk-bentuk ini pada dasarnya mengalami perubahan yang sangat lambat pada material yang digunakannya. Pada masa lalu dan sebagian penduduk masa sekarang banyak menggunakan bahan-bahan pembuat rumah yang terbuat dari kayu dan anyaman bambu, dan pada masa sekarang terdapat pergeseran dalam penggunaan bahan yang lebih tampak menggunakan bahan dari semen dan bata sebagai pengganti dari kayu dan anyaman bambu. Begitu juga dengan keberadaannya di daratan dimana pada masa lalu banyak yang berdiri dengan penopang dari kayu bulat atau balok, dan sekarang sudah banyak berdiri di atas tanah langsung dengan memanfaatkan lantai yang dilengkapi dengan ubin atau semen langsung ke tanah.

Sedangkan pola menetap dan permukiman yang tampak, akan tetap seperti pada masa lalu khususnya yang berada di daerah-daerah pedesaan nelayan. Sedangkan bagi permukiman yang ada di daerah-daerah perkotaan sebagai daerah atau wilayah nelayan dan perdagangan, pola permukiman akan mengarah pada mengelompok padat pada segmen-segmen masyarakat yang ditandai dengan pengelompokan kesukubangsaan. Sedangkan pola permukiman di perkotaan tidak akan sama dengan yang ada di pedesaan, dan ini lebih banyak mengarah pada sistem sosial perkotaan yang mendesar masyarakat-masyarakat agar mengelompok pada kesukubangsaan.

Pola-pola permukiman ini akan tergantung pada kebudayaan dari sukubangsa yang ada di Indonesia yang menggambarkan pola yang berbeda-beda antar masing-masing sukubangsa. Pola ini

dapat dijumpai pada sukubangsa-sukubangsa:

a.1 Aceh

Mengelompok padat pada sisi kiri kanan jalan yang dekat dengan pantai dan usaha mata pencaharian (tambak ikan).pada masyarakat sukubangsa Aceh permukiman disebut juga dengan *gampong*, dan ini berada di pesisir pantai antara kota Medan dan kota Banda Aceh. Pola perumahan mengelompok padat, satu rumah biasanya dipisahkan oleh halaman dengan rumah lainnya dan seringkali diberi batas bambu atau kawat berduri. Dalam perkampungan itu ada lorong-lorong yang menghubungkan satu bagian kampung dengan bagian kampung lainnya. Lorong-lorong ini memisahkan antara kelompok rumah-rumah satu dengan kelompok rumah-rumah lainnya dan satu kelompok rumah-rumah biasanya adalah satu keluarga luas.

Jenis bangunan utama dalam sebuah *gampong* adalah rumah-rumah tinggal, beberapa bangunan umum atau *meunasah*, dan satu buah mesjid. Satu *gampong* terdiri dari beberapa rumah dari kelompok-kelompok keluarga luas dan satu keluarga luas biasanya ditandai dengan adanya satu buah *meunasah*, dan satu *gampong* biasanya ditandai dengan adanya satu mesjid.

Rumah tinggal merupakan sebuah rumah panggung dengan tinggi 2,5 meter, empat persegi panjang membujur arah timur dan barat, sehingga secara menghadap, setiap rumah menghadap ke kiblat. Ruangan dalam rumah terbagi dalam tiga bagian: serambi muka (*seramoe rinyeun*), ruang tengah (*tungai*) dan serambi belakang (*seamoe likot*). Di ruang tengah terdapat dua buah kamar, masing-masing di bagian barat dan bagian timur. Ruang yang digunakan untuk kamar pada bagian barat disebut juga dengan rumah perempuan (*rumah inong*) sebagai kamar tidur orang tua, sedangkan kamar lainnya lagi untuk anak perempuan. Bagi kaum laki-laki (anak muda) tidak ada tempat di rumah ini, mereka biasanya secara adat akan tinggal di *meunasah*. *Meunasah* secara umum berfungsi untuk acara-acara keagamaan akan tetapi

tidak menutup kemungkinan untuk melakukan rapat-rapat tentang keluarga luas di meunasah.

Pada perkembangannya pada masa sekarang, rumah-rumah sudah banyak yang tidak menggunakan panggung lagi, akan tetapi sudah berdiri di atas tanah dengan bahan dari baton dan semen. Rumah-rumah pada masa sekarang pada dasarnya masih mengikuti pola yang dipakai sebagai tradisi yaitu menghadap ke kiblat dan mengelompok pada masing-masing keluarga luas. Dan ini pada dasarnya diakibatkan oleh penguasaan terhadap tanah yang dalam keluarga luas yang *uxorilokal*, sehingga walaupun rumah-rumahnya sudah berubah pada masa sekarang akan tetapi penempatan rumah masih membentuk model atau pola seperti dahulu yaitu terpisah atau dipisahkan dengan lorong-lorong yang menunjukkan kelompok-kelompok keluarga luas.

a.2 Babar

Sukubangsa Babar ini berlokasi di daerah Maluku Tenggara, pola perkampungan bagi penduduk sukubangsa Babar ini memanjang mengikuti garis pantai di Pulau Babar, Kabupaten Maluku Tenggara. Pengelompokan rumah-rumah mengikuti garis keturunan laki-laki (*Virilokal*) berjajar sekelompok-sekelompok menurut garis laki-laki.

Pola permukiman pada sukubangsa Babar ini dapat terlihat akan berkelok-kelok mengikuti garis pantai, pengelompokan kerabat tergambar pada sifat ketetanggaan antara masing-masing rumah dan biasanya terdiri dari lima sampai sepuluh rumah adalah sekerabat luas (*extended family*). Rumah-rumah ini umumnya terbuat dari kayu dengan diselingi dengan bambu berjajar ditepi pantai menghadap ke arah pantai. Keadaan ini masih tampak pada masa sekarang dengan segala budayanya yang masih melekat erat seakan tidak ada pergeseran budaya akibat dari pengaruh dari luar.

Sukubangsa Babar ini memang hidup dari hasil laut dan

menggunakan laut sebagai sarana bertransportasi antar kampung yang ada. Wilayah sukubangsa ini berada pada pulau yang diapit oleh Laut Banda dan Laut Timor.

a.3 Banjar

Pola perkampungan orang Banjar adalah mengelompok padat di pinggir-pinggir sungai dekat dengan muara sungai. Pola permukiman menghadap sungai dan sebagian lagi menghadap jalan raya, dan biasanya berdiri ditopang oleh kayu agar tidak tergenang oleh air. Pengelompokan rumah pada umumnya di daerah rawa-rawa. Apabila jalan darat sudah ada, maka rumah-rumah tersebut menghadap ke arah jalan.

Alat transportasi yang umum digunakan adalah perahu dengan menyusuri sungai mengunjungi rumah-rumah yang rata-rata berada di pinggir-pinggir sungai juga. Sungai juga dipakai sebagai tempat bertemunya antara pedagang dan pembeli (pasar). Kios dan kendaraan untuk berniaga adalah perahu. Kios atau toko yang besar menggunakan perahu yang besar. Sementara itu pembeli biasanya menggunakan sampan. Aktivitas ini dapat disaksikan pada pasar terapung di Banjarmasin.



Perkampungan suku Banjar di Kalimantan Selatan (dok. Nurhadi Rangkuti).

Sukubangsa Banjar ini pada dasarnya mempunyai mata pencaharian sebagai pedagang layaknya bagian dari sukubangsa

Melayu yang berada di Kalimantan. Orang Banjar menggunakan perahu sebagai sarana untuk perdagangan antar daerah dan daerah di pedalaman dengan menggunakan perahu yang mereka buat sendiri.

a.4 Bugis

Hidup dalam perkampungan yang merupakan gabungan kampung-kampung lama, dan kampung lama tersebut pada dasarnya didiami oleh keluarga-keluarga. Sehingga secara umum, orang Bugis tinggal dalam keluarga luas yang turun temurun membentuk satu wilayah kampung yang ditandai oleh adanya pohon beringin sebagai pusat yang dianggap keramat (*possi tana*).

Rumah orang Bugis berbentuk panggung yang terdiri atas tingkat atas, tengah dan bawah. Tingkat atas digunakan untuk menyimpan benda-benda pusaka dan padi; tingkat tengah digunakan sebagai tempat tinggal dan pada bagian dasar dipakai untuk menyimpan benda-benda atau alat-alat kebutuhan mata pencaharian.

Orang Bugis juga terkenal dengan kebiasaannya untuk hidup berkaitan dengan laut, dan pada umumnya orang Bugis sudah menyebar ke seluruh daerah di Nusantara ini, biasanya kehidupan orang-orang Bugis di luar daerah sukubangsanya sendiri adalah mengusahakan hasil laut sebagai mata pencahariannya dan atau berdagang dengan melakukan pelayaran antar pulau dan daerah.

a.5 Jambi (Melayu Jambi/Melayu)

Pola permukiman berada pada sisi kiri kanan sungai yang rumah-rumahnya berada pada tiang penyangga sehingga sering disebut sebagai *rumah betiang*. Rumah-rumah ini dapat dibagi-bagi dalam beberapa bagian yang fungsinya untuk menyimpan ternak berada di kolong rumah, dibelakang rumah dipakai untuk menyimpan hasil pertanian dan alat-alat pertanian.

Rumah-rumah orang Jambi umumnya dibangun di daerah sepanjang tepian sungai pada tempat yang tinggi. Bagian depannya biasa menghadap ke arah sungai, sedangkan bagian belakangnya menghadap ke arah ladang. Rumah yang sebagian dibangun di atas air biasanya dipakai sebagai tempat untuk menambatkan perahu, dan bagian lain sebagai kandang ternak. Pada masa sekarang banyak rumah-rumah di Jambi ini sudah didirikan dengan bahan dari semen dan batu serta tiang-tiangnya pun terbuat dari semen yang keras (beton) yang menghujam ke dalam tanah.

Orang Jambi, sebagai layaknya orang Melayu pada umumnya, banyak hidup dari usaha berniaga atau perdagangan dengan menggunakan laut dan sungai sebagai sarana transportasinya. Sungai Batanghari yang merupakan sungai utamanya, ramai dengan lalu lintas air. Berbagai alat transportasi air setiap harinya berlalu-lalang dari hulu ke hilir.

a.6 Madura

Rumah-rumah orang Madura dibuat berjajar sesuai dengan jumlah anaknya di sebuah “halaman panjang” (*tanian lanjang*). Kelompok kerabat ini merupakan sebuah *compound*, kelompok keluarga luas yang berdiam dalam satu pekarangan.

Di sebuah *tanian lanjang* semua rumah menghadap ke arah selatan yang berjajar dari barat ke timur. Di ujung barat biasanya berdiri sebuah langgar. Langgar ini berfungsi sebagai tempat pertemuan keluarga atau tempat menjamu dan menginap tamu-tamu dari jauh. Di dalam *compound* tinggal orang tua bersama anak-anaknya, anak yang lebih muda terus tinggal berurutan ke arah timur. Sekarang pola letak rumah sudah berubah karena keterbatasan lahan.

Pola tempat tinggal berdasarkan pada kekerabatan yang bilateral (mengikuti kedua belah pihak), dan satuan kerabat ini tinggal dalam satu wilayah yang disebut juga dengan *koren* yang dibatasi oleh pagar sebagai batas pekarangan. Masing-masing

koren ini terpisah satu sama lain. Satu *koren* dihuni oleh empat generasi dan tidak lebih dari sepuluh rumah.

Gabungan antar *koren* disebut juga dengan kampung yang dihuni oleh lebih dari lima generasi. Masing-masing rumah dalam kampung ini polanya saling berhadapan satu rumah dengan lainnya, berjajar dari barat ke timur.

a.7 Lamaholot

Lamaholot adalah nama salah satu sukubangsa asli yang tinggal dalam wilayah Kabupaten Flores Timur, Nusatenggara Timur. Mereka mendiami sebagian besar wilayah kabupaten tersebut, berdampingan dengan orang Kedang dan orang Labala serta sukubangsa pendatang dari Bugis, Makassar, Buton, dan Tionghoa.

Mengelompok padat dengan bentuk segi empat panjang yang membujur dari arah utara ke selatan dan berorientasi pada empat penjuru angin. Sehingga terdapat penyebutan kampung utara, kampung selatan, kampung timur dan kampung barat. Rumah-rumah pada umumnya menghadap ke laut dan membelakangi gunung atau bukit.

Rumah pada umumnya berbentuk rumah panggung, dan pada masa lalu seluruh kampung dikelilingi oleh pagar batu agar terhindar dari binatang buas tetapi pada masa sekarang sudah tidak ada lagi.

Rumah adat biasanya disebut *korke* terdapat dibagian belakang sebuah kampung. Dalam rumah adat ini terdapat satu tiang yang dianggap suci sebagai lambang Yang Maha Kuasa (*Rera Wulan Tana Ekan*). Pada halaman *korke* terdapat bangunan pagar batu yang di atasnya diletakkan sebuah menhir (*tugu batu*). Di bagian lain terdapat bangunan naba nara, tempat pemujaan kepada leluhur.

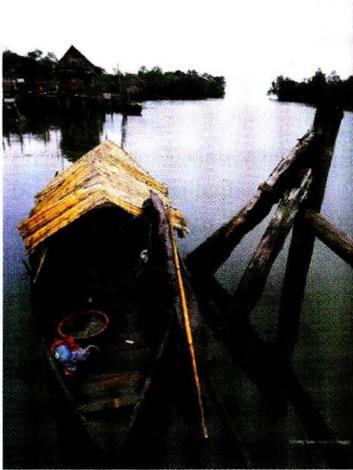
b. Permukiman di Air (di Perahu)

Komuniti-komuniti yang hidup dalam permukiman bentuk ini kebanyakan bertempat tinggal di perahu yang setiap saat dapat berpindah-pindah tempat, dan biasanya mengikuti pola pergerakan ikan-ikan yang menjadi mata pencaharian pokoknya. Pada dasarnya pola permukimannya tidak terkelompok pada garis keturunan tertentu, akan tetapi lebih cenderung ke arah kehidupan keluarga batih.

Satu perahu biasanya dihuni oleh satu keluarga batih dan dapat disebut juga sebagai satu rumah tangga. Dalam satu perahu, terdapat fungsi-fungsi sebagai peralatan untuk mencari ikan dan juga sekaligus sebagai rumah tinggal. Kadang-kadang penghuni 'rumah perahu' ini akan juga mendarat ditepi sungai (masuk ke muara sungai) untuk sekedar mencari air tawar. Mengapa mereka bertempat tinggal dan menjalankan aktivitas sehari-harinya di perahu, tidak lain karena alasan kepercayaan. Mereka percaya bahwa kehidupan itu ada di atas air, sedangkan daratan atau tanah adalah tempatnya orang yang sudah meninggal. Di Nusantara ini, sukubangsa yang kehidupannya di atas air, biasanya mereka menempati muara-muara sungai atau di perairan dangkal seperti di daerah Selat Melaka dan pantai timur Sumatra.

Tidak ada satupun sukubangsa yang berkebudayaan lebih maritim daripada sukubangsa *Orang Laut*. Sukubangsa ini mendiami daerah-daerah muara sungai dan hutan bakau di pantai timur Pulau Sumatra, Kepulauan Riau-Lingga, dan pantai barat Semenanjung Tanah Melayu sampai ke Muangthai selatan. Mereka hidup di rumah-rumah di atas perahu menjadikan mereka 'orang laut' dalam arti yang sesungguhnya. Sebuah berita Tiongkok yang berasal dari tahun 1225 menguraikan tentang rakyat di kerajaan Swarnabhūmi. Disebutkan bahwa rakyat tinggal di sekitar kota atau di atas rakit yang beratap rumbia. Mereka itu tangkas dalam peperangan baik di darat maupun di laut. Dalam peperangan dengan negara lain, mereka berkumpul. Berapa pun keperluannya, dipenuhi. Mereka sendiri yang memilih panglima dan pemimpinnya. Semua pengeluaran untuk persenjataan dan perbekalan di-

tanggung oleh mereka masing-masing. Dalam menghadapi lawan dengan resiko mati terbunuh, di antara bangsa-bangsa lain sukar dicari tandangnya. Mungkinkah *Orang Laut* yang mendiami Sumatra bagian timur itu keturunan dari mereka itu ?



Rumah Tinggal Suku Laut di perairan dangkal.

b.1 Ameng Sewang/Suku Laut

Orang Laut, Suku Laut, atau Ameng Sewang terdiri atas kelompok-kelompok sosial yang berdiam di berbagai kawasan perairan Nusantara, seperti perairan sekitar bagian timur Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, Flores, bahkan ada yang mengembara sampai perairan Teluk Siam dan perairan Filipina. Pada berbagai kawasan perairan tersebut subkelompok orang Laut disebut orang Bajau atau Bajo, orang Muara, dan orang Ameng Sewang.

Menggunakan perahu sebagai rumah dan hidupnya berpencar-pencar dan berkelana sekitar Pulau Bangka dan Pulau Belitung. Sukubangsa ini seperti halnya dengan kehidupannya mencari ikan di laut, pola perkampungannya mengarah pada sistem keluarga luas, artinya ada satu garis keturunan yang dipakai (patrilineal atau matrilineal) yang mengarah pada bentuk

pengelompokan tempat tinggal (*uxorilokal* atau *virilokal*) dengan mengarahkan perahu-perahu berdasarkan pada bentuk garis keturunan dalam keluarga luas yang ada.

Sukubangsa Ameng Sewang pada dasarnya berkelana dengan mengikuti perkembangan pergerakan ikan yang mengarah pada perubahan iklim. Artinya bahwa rumah-rumah perahu akan selalu bergerak di sekeliling kepulauan Bangka dan Belitung, sehingga pola permukiman dalam konteks perkambungan akan selalu bergerak dari satu daerah ke daerah lain, akan tetapi mempunyai pola permukiman yang mengikuti sistem keluarga luas yang dianutnya.



Sekeluarga orang Ameng Sewang di atas perahu dari daerah Bangka (dok. *Suasana*, Agt. 1987)

Kelompok orang Ameng Sewang kiranya dapat menjadi salah satu contoh untuk mengenali pola kehidupan sosial budaya orang Laut secara keseluruhan. Mereka diketahui telah berabad-abad tinggal di sekitar Pulau Bangka dan Belitung.

b.2 Bajau

Sukubangsa Bajau ini dikenal dengan orang Bajo, pola perkampungan berpindah-pindah tempat mengikuti arah

pergerakan ikan seperti halnya dengan orang-orang di Pulau Bangka Belitung. Orang Bajo ini sebagian besar tinggal di atas perahu yang hanya cukup untuk duduk dan tidur saja bagi empat orang.



Perkampungan orang Bajau di atas air.

Sebagian orang Bajo hidup menetap di pantai dengan rumah-rumah ditopang oleh kayu yang menancap di dalam laut. Orang Bajo ini tersebar di seluruh nusantara antara lain di Jambi, Riau, Kalimantan Selatan, Flores, Nusa Tenggara Timur, Bone dan beberapa daerah di Papua.

b.3 Sekak

Orang Sekak hidup mengelompok dan berpindah-pindah tempat di laut kawasan pantai pulau-pulau kecil di sekitar Pulau Bangka dan Pulau Belitung. Di Pulau Bangka orang Sekak sering juga disebut orang Sakai atau orang Mapur. Karena sebagian besar kehidupan mereka di laut, maka mereka disebut juga orang Laut.

Pola permukiman orang Sekak adalah tidak tertentu, penduduk hidup di atas perahu dan selalu bergerak pada batas waktu yang tidak tertentu, dan ini mengikuti perkembangan ikan sebagai sumber mata pencaharian.



Sejak usia dini anak-anak orang Sekak sudah mengenal laut dan bermain di sampan.

Pengelompokkan perahu-perahu sebagai pola tempat tinggal biasanya digambarkan sebagai sebuah *bathin* dengan seorang kepala *bathin*. Dan untuk menjadi kepala kelompok permukiman, biasanya ditunjuk orang yang mahir dalam ilmu gaib. Sehingga seorang kepala kelompok juga adalah seorang dukun yang sering berfungsi sebagai pemimpin upacara.

c. Permukiman di Air dengan Penopang Bambu Panjang

Bentuk permukiman seperti ini biasanya berada di tepi-tepi pantai atau di daerah muara sungai yang airnya cukup tenang. Bentuk permukiman ini biasanya juga bersifat menetap dengan mengelompok pada garis keturunan tertentu. Hubungan antar rumah dalam permukiman ini dijembatani dengan beberapa kayu yang dijadikan jalan antar rumah, dan biasanya juga terdapat sebuah jembatan yang menuju ke daratan untuk sarana mengambil air tawar.



Permukiman di desa Sungsang di muara sungai Musi.

Pada jenis permukiman ini, bagian bawah rumah biasanya berfungsi sebagai tempat untuk menambatkan perahu dan sekaligus juga sebagai tempat untuk menangkap ikan dengan menggunakan perangkap yang biasanya terbuat dari anyaman bambu.

Bentuk-bentuk permukiman seperti ini terdapat pada sukubangsa-sukubangsa:

c.1 Asahan

Pola perkampungan orang Asahan biasanya akan berjajar mengikuti garis sungai dan garis pantai, pada setiap kampung orang Asahan terdapat sebuah mesjid atau surau. Pada masa lalu setiap kampung juga memiliki sebuah balai tempat melakukan musyawarah antar warga kampung. Sukubangsa Asahan ini berlokasi di daerah Provinsi Sumatra Utara.

Rumah-rumah berbentuk panggung bertiang tinggi sekitar 2 meter, tujuannya adalah semata-mata untuk menghindari banjir. Pada bagian bawah rumah yang terendam air dipergunakan juga sebagai alat menambatkan perahu-perahu apabila tidak dipergunakan dan juga sering ditempatkan jaring guna menangkap ikan yang terseret arus sungai atau ombak dan terjerat di jaring yang telah dipasang sebelumnya. Rumah-rumah penduduk selalu menghadap matahari terbit.

c.2 Mairasi

Sukubangsa Mairasi tinggal di Papua pada wilayah teluk Kaimana, pola tempat tinggal sukubangsa ini berada di tepi pantai dengan penopang bambu-bambu yang tinggi yang pada dasarnya berfungsi untuk mencegah agar air laut atau air sungai (muara) tidak dapat mencapai lantai rumah. Pola tempat tinggal ini mengikuti garis keturunan laki-laki (*virilokal*) yang tercermin pada pengelompokkan jajaran rumah-rumah menghadap laut.

Di samping menghadap laut, pada bagian belakang rumah dijembatani oleh beberapa kayu untuk berfungsi sebagai jalan menuju daratan.

c.3 Makassar

Sukubangsa Makassar adalah sukubangsa yang tinggal di Pulau Sulawesi bagian selatan, pola perkampungan berjajar menghadap laut dengan sebagian rumahnya berdiri dengan penopang kayu yang tinggi, pola ini disebut dengan kampung *pajjako*, artinya “kampung nelayan”. Tetapi adapula yang berdiri di daratan dengan juga memakai penopang batang kayu.

Rumah-rumah ini mempunyai tiga fungsi yang masing-masing untuk menyimpan hasil pertanian pada bagian atas, kemudian pada bagian tengah sebagai tempat tinggal penghuni rumah serta bagian bawah dipakai untuk memelihara ternak seperti kambing, ayam, atau tempat menyimpan alat-alat kebutuhan mata pencaharian.

c.4 Melayu

Melayu adalah sebutan untuk sejumlah kelompok sosial yang tersebar di berbagai wilayah Nusantara dan juga di beberapa negara Asia Tenggara. Masing-masing kelompok yang tersebar di Nusantara (Indonesia) itu dapat dinyatakan sebagai sukubangsa tersendiri, karena masing-masing kelompok itu sudah mengembangkan budaya sendiri, meskipun pada keseluruhan budaya orang Melayu itu masih terdapat banyak persamaan unsur budayanya, baik yang ada di Indonesia maupun yang di luar Indonesia.

Sukubangsa Melayu ini sangat besar jumlahnya dan tersebar hampir di seluruh Nusantara. Pola permukiman bagi sukubangsa Melayu yang bermata pencaharian sebagai nelayan pada umumnya mengelompok di tepi-tepi pantai, sebagian rumahnya berada di daratan dan sebagian rumahnya ber-ada di atas air dengan penopang dari kayu.



Perkampungan orang Melayu di Pulau Penyengat, Provinsi Riau Kepulauan.

Pola permukiman sukubangsa ini seperti halnya dengan sukubangsa lainnya mengikuti satu garis keturunan tertentu, dan biasanya mengikuti garis keturunan laki-laki (*virilokal*). Biasanya dalam satu kelompok perkampungan Melayu terdapat sebuah mesjid yang terletak di daratan.

c.5 Sangihe (Sangir)

Orang Sangihe atau Sangir ini berlokasi di Kepulauan Sangihe di sebelah utara pulau Sulawesi sebagai bagian dari Provinsi Sulawesi Utara. Biasanya digabungkan dengan kelompok Talaud, sehingga menjadi Sangir-Talaud. Sangir-Talaud merupakan sukubangsa yang tinggal sebagian sebagai nelayan dengan pola permukiman berada di tepi pantai dengan sebagian rumahnya berada di daratan dan sebagian lagi berada di atas air. Pola ini disebut sebagai *deseng* atau rumah para nelayan.

Letak rumah tinggal umumnya tersebar memanjang mengikuti pesisir pantai atau sepanjang jalan di bagian pedalaman. Rumah-rumah mereka ada tiga macam, *bale*, *deseng*, dan *sabua*. *Bale* merupakan rumah permanen atau semi permanen. *Deseng* adalah rumah untuk para nelayan. *Sabua* adalah rumah yang bersifat sementara yang dibangun di dalam desa atau di tengah perkebunan.

c.6 Tabati

Suku Tabati ini merupakan salah satu sukubangsa di Papua yang terletak di perbatasan bagian utara Papua dengan negara Papua Nugini, tepatnya di Teluk Yos Sudarso. Pola permukiman berdasarkan pada garis keturunan laki-laki atau tinggal mengelompok pada keluarga luas laki-laki (*virilokal*).

Rumah-rumah menghadap ke dua arah, laut dan darat. Ruang-ruang pada rumah yang menghadap ke laut adalah ruang-ruang untuk kaum laki-laki, sedangkan kaum perempuan menghadap ke daratan. Pada perkampungan orang Tabati ini terdapat sebuah rumah yang khusus dihuni oleh laki-laki sebagai tempat untuk singgah serta untuk menyimpan alat-alat berburu serta sebagai ruang rapat penduduk kampung.

5.2.2 Pola Hidup Masyarakat di Pesisir Pantai

Pola hidup masyarakat yang berada di pinggir laut seperti yang telah dikatakan sebelumnya akan menyandarkan diri pada keberadaan laut tersebut, dan umumnya didasari pada mata pencaharian sebagai nelayan di daerah pedesaan umumnya dan sebagian di perkotaan dan juga perdagangan bagi masyarakat pantai di daerah perkotaan, dan ini tidak terbatas pada sukubangsa tertentu saja. Akan tetapi ada beberapa sukubangsa yang memang jatidirinya terkait sama sekali dengan kondisi laut, dan ini tampak dari mitologi-mitologi yang berkembang bagi masyarakat sukubangsa yang bersangkutan yang pada umumnya dimulai dari ceritera tentang laut dengan segala isinya.

Kehidupan yang berhubungan dengan laut memang sangat bervariasi antara masyarakat pantai di daerah pedesaan dengan masyarakat pantai di daerah perkotaan. Pada umumnya masyarakat pantai di daerah pedesaan, penggunaan perangkat menangkap ikan hanyalah berupa alat-alat yang sederhana yang hanya cukup untuk menghidupi kebutuhan keluarga dari hari kehari saja. Dan apabila ada kelebihan hasil laut akan diperjual belikan kepada para pedagang yang kemudian menjualnya di daerah lain.

Terdapat juga di beberapa daerah yang sudah dapat dikatakan mulai tersentuh oleh perdagangan jasa dan barang. Hasil laut pada masyarakat yang tinggal di daerah ini banyak yang berusaha untuk mengolah hasil lautnya untuk dijadikan ikan-ikan asin, atau terasi dan sebagainya yang didasari pada bahan dasar ikan.

Selain itu hasil laut yang diperoleh biasanya juga akan dibawa ke tempat pelelangan ikan untuk dijual dalam partai besar. Biasanya nelayan yang menjual ikannya ke tempat pelelangan ikan adalah nelayan yang bermodal besar.

Bagi nelayan yang bekerja di sebuah bagan milik orang lain sebagai siempunya modal, kehidupan sebagai nelayan dilakukan dimulai dari pukul 15 sore dengan mempersiapkan peralatan menangkap ikan seperti lampu petromaks, bekal makanan dan beberapa bungkus rokok. Sebelum berangkat biasanya sipemilik bagan akan memeriksa kapalnya dan anak buah kapal (nelayan bagan) meletakkan barang-barang yang diperlukan ke atas kapal.

Pemilik bagan yang sekaligus nahkoda perahu yang membawa para nelayan ke beberapa bagan akan berangkat pada sekitar pukul 17 sore hari dan si pemilik membawa para nelayan ke bagan masing-masing, satu bagan akan diisi oleh dua orang nelayan.

Pada pagi hari sekitar pukul 06.00, nelayan kembali ke pantai, dan mereka menunggu jemputan dari si pemilik bagan. Karena pada sore hari kemarinnya, beberapa nelayan ikut dengan satu perahu pemilik bagan dan pada setiap bagan, ditempati oleh dua orang nelayan yang mengerjakan jaring pada bagan yang bersangkutan. Sehingga pada keesokan harinya mereka harus dijemput oleh pemilik bagan untuk membawa hasil laut pada malam itu. Ketika ditengah jalan menuju pulang ke pantai, biasanya dapat bertemu sebuah atau beberapa buah perahu motor dari pantai yang mendekati ke perahu nelayan bagan. Seorang pemilik bagan pada umumnya merupakan toke nelayan juga, artinya bahwa orang ini memiliki lebih dari dua bagan dalam areal tertentu. Para nelayan akan mengikut dengan para pemilik bagan ini, karena mereka tidak memerlukan modal usaha, dan hanya dibutuhkan keahlian dalam memilah-milah hasil laut dan juga keahlian dalam usaha bagan.

Di atas perahu mereka antara pemilik bagan dan penumpang perahu yang datang dari pantai melakukan tawar menawar harga ikan atau udang atau cumi yang dibawanya dari bagan. Dan apabila bersetuju dengan harga tertentu, maka hasil laut yang baru didapat tadi malam akan berpindah tangan. Tetapi apabila belum setuju, maka nelayan meneruskan perjalanan menuju ke pantai. Sesampainya di pantai (biasanya pelabuhan tradisional), nelayan akan disambut oleh para ibu-ibu yang menceburkan dirinya ke pantai sekitar 50 cm dalamnya sambil membawa ember. Ibu-ibu tersebut melakukan tawar menawar dengan nelayan untuk membeli hasil laut yang diperolehnya tadi malam, khusus hasil laut yang merupakan pengangkatan terakhir (yang belum dipisah-pisahkan). Hasil laut yang sudah dipisahkan per jenis hasil tangkapan langsung dibawa ke tempat pelelangan ikan (TPI). Sehingga otomatis nelayan akan pulang dengan membawa uang dan hasil tangkapan sedikit untuk makan hari itu. Jenis bagan ini banyak dilakukan oleh orang-orang Bugis di perantauan seperti di Pantai utara Jakarta, Tangerang, dan masyarakat Bugis lainnya di daerah-daerah Sumatra, begitu juga dengan masyarakat pantai lainnya seperti di masyarakat Pulau Bangka dan Pulau Belitung dan juga masyarakat Melayu di Sumatra Utara dan Riau.

Berbeda halnya dengan kehidupan para nelayan yang menggunakan kapal untuk mencari ikan di laut dalam. Kehidupan melaut para nelayan jenis ini juga dimulai pada sore hari, persiapan dilakukan sejak siang hari dengan mengisi penuh bahan bakar solar yang diperlukan bagi kapal-kapal mereka. Pembelian solar dilakukan di pompa-pompa bensin yang memang dikhususkan untuk para nelayan, dan kemudian para nelayan membeli beberapa balok es untuk usaha mengawetkan ikan-ikan hasil tangkapan. Penjual es balok berada bersebelahan dengan pompa bensin, sehingga kegiatan mengisi bahan bakar sekaligus juga membeli balok es.

Nelayan ini bekerja di atas kapal semalaman, segala kebutuhan ransum bagi para nelayan ini semuanya telah tersedia di atas kapal dan biasanya terdapat beberapa kamar sebagai tempat untuk istirahat para nelayan yang tidak sedang bekerja.

Penggunaan kapal sebagai panangkap ikan ini terdiri dari kapal dengan dilengkapi jala dan juga kapal yang dilengkapi dengan pancing yang berjumlah banyak yang dilakukannya di laut dalam untuk usaha mencari ikan yang cukup besar. Untuk jenis ini mata pancing tidak diberi umpan, akan tetapi umpan disebarkan di laut sehingga ikan-ikan akan mendekat dan mudah untuk dipancing.

Para nelayan kapal ini biasanya kembali pada pagi hari dan langsung menuju ke tempat pelelangan ikan untuk dijual kepada para pembeli. Sehingga sampai di rumah masing-masing, para nelayan tidak membawa ikan dan bahkan sebaliknya akan membawa uang sebagai hasil 'tangapan' di tempat pelelangan ikan. Jenis nelayan ini tampak di daerah-daerah Jawa bagian utara di daerah Juwana, Pekalongan dan sekitarnya.

5.3 Orang Jawa sebagai Masyarakat Bahari

Dalam pandangan bangsa barat, dan juga hingga kini, beberapa sukubangsa di Nusantara menganggap bahwa sukubangsa Jawa tidak termasuk dalam kelompok masyarakat bahari (maritim). Sukubangsa Jawa dikenal sebagai sukubangsa agraris yang hidupnya dari hasil-hasil pertanian, dan kehidupannya sangat tergantung pada musim.

5.3.1 Pandangan Kolonialis

Tidak ada bukti sejarah yang menunjukkan bahwa orang Jawa adalah bangsa pelaut, penulis Belanda pada awal abad ke-20, dengan memanfaatkan sumber dari Portugis dan Belanda, menceritakan bahwa Banten, kemudian Malaka, adalah emporium/ tempat penimbunan berbagai hasil dari Asia Tenggara. Orang-orang India, Persia, Arab, dan Yahudi datang ke bandar tersebut untuk berdagang, mengambil produk yang diinginkan, dan mengangkutnya lebih jauh melalui Teluk Persia dan atau Laut Merah, lewat Damaskus atau Aleksandria. Sementara itu orang Jawa justru tidak terdorong untuk membawanya sendiri, sehingga

merasa tidak perlu memiliki kemampuan untuk mengarungi lautan.

Dikatakannya pula bahwa berbeda dengan Yunani atau India misalnya, sejarah Jawa tidak memberikan keterangan positif tentang adanya lembaga navigasi yang berarti. Bila orang Mongol Tartar telah berabad-abad mengenal kompas, orang Jawa dahulu tidak mengenal. Mereka juga tidak mengenal peta laut. Tidak ada keterangan yang menunjukkan bahwa di Jawa pernah ada galangan untuk perahu yang ukurannya besar yang bukan sekadar perahu-perahu pantai. Padahal pada masa itu sudah dikenal tingkat perkembangan teknologi pembangunan perahu yang tinggi di kawasan sekitarnya, seperti Tenasserim (Siam), Aceh. Bahkan, raja-raja India saat itu telah memiliki armada perahu-perahu besar (galle). Disinggungnya pula bahwa sikap orang Jawa tidak suka merantau, yang tanpa semua itu, pelayaran di lautan - sekarang dan dahulu - adalah mustahil.

Hal tersebut membuktikan bahwa usaha yang dilakukan orang Jawa tidak pernah lebih luas jangkauannya dari sekadar pelayaran pantai saja. Diyakini pula bahwa segala aktivitas di kawasan perairan yang mengelilingi Jawa dipenuhi oleh bangsa lain. Jadi, hanya pelayaran kecil-kecilan saja yang dilakukan.

Hal tersebut merupakan anggapan yang sekaligus mencerminkan sikap seorang kolonialis pada masanya. Adalah tugas kita untuk meluruskan pandangan atas sikap manusia Jawa di dalam menghadapi kondisi perairan di sekelilingnya. Pemanfaatan bukti sejarah dan arkeologi adalah pendekatan yang dianggap relevan. Arkeologi membantu mengisi kesenjangan tentang pengetahuan sejarah yang ada. Arkeologi maritim misalnya, memberikan sumbangan untuk mengerti sejarah dan arkeologi di Asia Tenggara. Kegiatannya mampu menyodorkan bukti baru, antara lain, tentang sejarah pembangunan perahu serta mekanisme hubungan dagang regional.

5.3.2 Orang Jawa dan Budaya Bahari

Cerita lisan banyak mengungkapkan usaha Gajah Mada untuk mempersatukan Nusantara. Armada Majapahit¹ dikirim dan menaklukkan Palembang, menghancurkan Tumasik (yang sekarang dikenal sebagai Singapura), menguasai perairan di perbatasan Laut Jawa dan Selat Makassar, Sukadana, Banjarmasin, Kutai, Maluku dan sebagainya. Berbasiskan bandar-bandar di sepanjang pantai utara Jawa, Majapahit dapat dikatakan menguasai bidang maritim yang diwarisi dari Brawijaya. Begitulah kisah masa lalu itu dapat diketahui juga berdasarkan sumber asing berupa kisah/catatan perjalanan maupun *roteiros*.²

Lintas perdagangan antarbangsa lewat laut yang menyinggahi pantai utara Jawa, sejak dahulu, merupakan sumber pendapatan utama kota-kota pelabuhan di daerah pesisir. Dapat diduga bahwa hal yang demikian khususnya itu berlangsung di tempat dan pada saat penduduk Jawa dapat ikut serta dalam perdagangan dengan mempergunakan perahu mereka sendiri. Bahkan, sebelum abad ke-15 mereka sudah mampu berbuat demikian. Perdagangan laut yang menguntungkan itu, ternyata berkaitan pula dengan penyebaran agama Islam yang lebih dulu dikenal di kalangan pelaut dan pedagang masa itu.

1 Dalam pupuh XVI: 5 *Nāgarakrétāgama* (yang disusun oleh Prapañca) ditegaskan bahwa Majapahit memiliki angkatan laut yang sangat besar dan termashur. Tugasnya adalah menjaga dan melindungi vasal-vasalnya dan menumbuhkan kekuasaan Majapahit dan menghancurkan musuh-musuh yang melawan kedaulatan Majapahit (Slametmulyana, 1979, *Nagarakretagama dan Tafsir Sejarahnya*. Jakarta: Bhratara Karya Aksara). Sayang sekali hingga saat ini belum dijumpai sumber lain yang mampu merinci kekuatan armada Majapahit/Jawa di abad 14 itu.

2 *Roteiros* adalah buku pandu laut yang ditulis/dibuat antara lain oleh pemandu laut Portugis yang sudah akrab dengan perairan Nusantara. Dokumen tersebut merupakan laporan-laporan Portugis tentang pelayaran di abad-abad penjelajahannya di Nusantara (Manguin, Pierre-Yves, 1984, "Garis Pantai Sumatra di Selat Bangka: sebuah bukti baru tentang keadaan yang permanen pada masa sejarah", dalam *Amerta*, No. 8. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional).

Gresik umpamanya - sebuah bandar di Jawa yang masyhur sejak dahulu - menyimpan data pertanggalan mengenai keberadaan komunitas Islam yang tua di Asia Tenggara. Hal itu dikaitkan dengan nisan Fatimah binti Maimun bin Hibatullah di Situs Leran yang berangka tahun 475 Hijriah (1082 Masehi). Penelitian yang dilakukan oleh Pusat Penelitian Arkeologi Nasional baru-baru ini menunjukkan bahwa di sekitar Situs Leran juga mengandung sisa kehidupan sebuah bandar abad ke-10-14 yang sekaligus menempatkannya sebagai alternatif lokasi awal Gresik. Temuan keramiknya yang berasal dari abad ke-10-14 didominasi oleh keramik Tiongkok masa dinasti Song-Yuan abad ke-12-13. Bersamaan dengan itu ditemukan pula sisa bangkai perahu (yang dibangun dengan menggunakan pasak kayu) pada kedalaman sekitar 2,5 meter.

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari sumber Portugis, pada abad ke-16 diketahui adanya perahu niaga orang Melayu dan Jawa yang dinamakan jung. Perahu-perahu berkapasitas di atas 500 ton itu dibangun tanpa menggunakan besi/paku sepotongpun. Sumber yang menginformasikan hal tersebut merupakan bukti tertulis tertua mengenai penggunaan pasak kayu dalam teknologi pembangunan perahu di Nusantara. Adapun berlanjutnya pemanfaatan teknik pasak demikian itu terlihat dalam pembangunan perahu lete di Madura dan pinisi di Sulawesi saat ini.

Hal menarik lainnya adalah informasi tentang pembuatan peta pada tahun 1511 yang dikerjakan oleh orang Portugis dengan bahan "... *dari seorang nakhoda dari Jawa...*". Walaupun hanya hipotesis belaka, secara positif membuktikan bahwa orang Jawa sebagai sukubangsa dahulu adalah masyarakat bahari yang tidak hanya mampu membuat perahu sekaligus juga melayarkannya.

Pada awal abad ke-16 Tomé Pires menginformasikan bahwa di samping memanfaatkan hasil industri perahunya sendiri, Malaka

3 Perahu tersebut lebih besar daripada *Flor de la Mar*, sebuah nau Portugis yang berukuran 400 ton yang tenggelam di Selat Malaka sekembalinya menjarah Melaka pada awal abad ke-16. Hingga saat ini, *Flor de la Mar* menjadi incaran pencari harta karun karena dipercaya bahwa perahu itu memuat antara lain area singa

melakukan pembelian perahu-perahu berukuran besar dan baik mutunya dari Pulau Jawa dan Pegu. Perahu-perahu itu digunakan untuk melakukan perdagangan besar-besaran ke seberang lautan. Dalam catatan perjalanan yang dibuatnya. Tomé Pires juga menyebutkan bahwa Sultan Mansyur Syah pernah mencoba untuk berlayar ke Mekah dengan menggunakan *jung* besar buatan Jawa yang dipesannya secara khusus.

Masih berdasarkan catatan perjalanan Tomé Pires, ada keterangan tentang sebuah ekspedisi untuk menyerang Melaka yang disiapkan oleh Pati Unus selama 5 tahun. Satu di antara armada perangnya itu adalah sebuah jung berkapasitas 1000 ton yang mampu memuat 1000 orang yang disele-saikan di Jepara selama tiga tahun.

Penyerangan pertama ber-langsung dipertemuan tahun 1512 dan 1513 pada saat Melaka telah jatuh ke tangan orang Portugis. Hasilnya adalah sebagian besar armada gabungan Jepara dan Palembang hancur sehingga sedikit yang dapat kembali ke pangkalannya. Menarik untuk dicatat, bahwa untuk mengenang peristiwa tersebut, di pantai Jepara Pati Unus memerintahkan untuk mendamparkan sebuah jung besar - yang beberapa bagiannya dilapisi baja - yang digunakan sebagai salah satu armada perangnya. Sayang sekali tidak diperoleh keterangan, apakah yang sengaja didamparkan itu adalah jung 1000 ton tersebut di atas atau bukan.

Dalam sejarahnya, armada Jepara sampai tiga kali melakukan penyerangan ke Melaka. Serangan kedua dilakukan bersama-sama dengan armada Melayu pada tahun 1551. Serangan ketiga, yang juga mengalami kegagalan, dilakukan armada Jepara pada tahun 1574.

besar terbuat dari perunggu, meja berkaki emas, bahkan seperangkat gamelan Jawa lengkap dengan niyaganya (Manguin, Pierre-Yves, 1979. *The South-east Asian trading ship. An historical approach*, dalam The History of Commercial Exchange & Maritime Transport Seminar di Perth, Australia; Abubakar, Yahya bin, 1986, "Portugal dan usaha ke Timur, dengan tumpuan kepada Melaka serta persoalan di sekitar Flor de la Mar", dalam Ships and Sunken Treasure. Kuala Lumpur: Muzium Negara).

Tangguhnya armada Jawa di perairan Nusantara juga diceritakan oleh sumber Portugis. Pada pertengahan abad ke-16, armada Jepara semasa Ratu Kalinyamat pernah dimintai bantuannya oleh “Persekutuan Hitu” di Ambon untuk melawan Portugis dan suku lain di sana.

Sultan Agung, raja Jawa pada puncak kekuasaan Mataram, menurut sumber dari Belanda membuktikan adanya pemanfaatan armada laut dalam upaya merebut Batavia. Pengepungan yang terjadi pada tahun 1628 itu dipimpin oleh Tumenggung Baureksa dari Kendal. Pada tahun 1622 dia telah memimpin armada Mataram menaklukkan Sukadana dengan mengerahkan puluhan perahu bermuatan pasukan dan perbekalan.

Kemampuan masyarakat pesisir Jawa dalam membangun perahu di abad ke-17 terungkap pula dalam historiografinya. Babad Tanah Jawi menceritakan bahwa setelah Sunan Mangkurat I mangkat dan dimakamkan di Tegalarum (1676), Bupati Tegal, Martalaya, menganjurkan agar Pangeran Anom menaiki tahta Mataram. Putera Sunan Mangkurat I itu menolak, dan sebaliknya minta agar Martalaya membuatkan perahu dan melengkapinya dengan perbekalan karena ia berniat naik haji ke Mekah. Permintaan itu disanggupi oleh Martalaya. Namun, sementara perahu dan perbekalan untuk perjalanan tersebut disiapkan, Pangeran Anom berubah sikap dan menetapkan hati menjadi raja.

Hal lain yang cukup menarik sehubungan dengan peran orang Jawa di lautan berkaitan dengan keberadaan orang Bugis-Makassar di Sulawesi. Sebuah penelitian yang dilakukan oleh Pelras (1983) menanyakan tentang siapa yang menjadi perantara dagang abad ke-16 antara daratan Asia dan Sulawesi Selatan, antara Sulawesi Selatan dan pulau-pulau lain di sekeliling Sulawesi. Pertanyaan demikian muncul mengingat kemampuan orang Bugis dan Makassar sebagai pedagang, pelaut, dan pembuat perahu yang terkenal pada abad-abad ke-17, ke-18, ke-19, bahkan hingga saat ini. Namun, bukti yang meyakinkan dan yang digunakannya cenderung untuk menunjukkan bahwa perdagangan yang terpenting yang dilakukan dengan Sulawesi Selatan sebelum abad ke-17 justru dilakukan di atas perahu-perahu

dari luar Sulawesi. Dikatakannya pula bahwa pada tahun 1625 orang Bugis dan Makassar masih belum mengadakan pelayaran yang jauh. Mereka berlayar hanya di sekeliling pulau Sulawesi saja. Itu pun dengan mempergunakan perahu-perahu yang sebagian dibuat di Jawa dan di Pasir,⁴ Kalimantan Timur.

Berdasarkan sumber yang dimiliki, diyakini pula bahwa sampai pada permulaan abad ke-17, rempah-rempah (seperti pala, cengkeh, dan beberapa lainnya, yang dalam arti sempit dianggap sebagai komoditas yang menyebabkan bangsa Eropa mendatangi kawasan nusantara untuk memperolehnya langsung dari tangan pertama) masih dibawa dari Banda ke Makassar oleh orang-orang Jawa dan Melayu, bahkan mungkin juga orang Banda sendiri.

Hal ini tampaknya sejalan dengan pendapat peneliti lain yang menyimpulkan bahwa selama beberapa abad sebelum tahun 1500-an, suku Makassar di pantai sebelah selatan sudah mengadakan kontak dengan pedagang Jawa. Mengacu pada sumber lokal, diketahui pula adanya sisa-kepurbakalaan yang dianggap berasal dari sebuah perahu Jawa abad ke-15-16 di Selayar. Pada bagian bawah penyangga kemudinya terdapat tulisan yang berbunyi Sultan Malik Tuban. Sementara itu, cerita lisan setempat menyatakan bahwa Desa Bira yang sekarang dikenal sebagai salah satu sentra industri

4 Dalam naskah Jawa dan Melayu yang dikumpulkan antara lain oleh Raffles, yakni *Recit des rois de Pasey (Hikayat Raja-Raja Pasai)*, ditemukan daftar pusat-pusat kekuasaan di Kalimantan yang ikut menegakkan kerajaan Majapahit (Dulaurier, Edouard, 1846. *Liste Des Pays De L'Empire Javanais De Madjapahit*. Paris: Imprimerie Royale). Pusat, antara lain, Pasir, sebuah pusat kekuasaan di pantai tenggara, dan Banjarmasin di pantai selatan. Historiografi Jawa abad ke-14, *Nāgarakārtāgama* (Slametmulyana, 1979, *Nagarakretagama dan Tafsir Sejarahnya*. Jakarta: Bhartara Karya Aksara) juga menyebut Pasir sebagai salah satu tempat/kerajaan di Kalimantan yang menjadi bagian dari wilayah kekuasaan Majapahit. Dalam perkembangannya, pada awal abad ke-17, Banjarmasin dapat dikatakan memiliki suzerinitas atas Pasir (Kartodirdjo, Sartono, 1987, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500--1900* Jilid I. Jakarta: Gramedia). Namun, Banjarmasin sendiri menempatkan dirinya di bawah lindungan Mataram (Graaf, H.J de, 1986. *Puncak Kekuasaan Mataram*. Jakarta: Pustaka Grafiti Press).

perahu di Tanaberu,⁵ Kabupaten Bulukumba, Sulawesi Selatan, berasal dari sekelompok pedagang Jawa kaya yang terdampar.

Lopa juga berpendapat bahwa berkembangnya kerajaan Gowa menjadi kerajaan maritim berawal pada abad ke-16. Kerajaan yang menganut prinsip laut bebas⁶ dan perdagangan bebas itu memperlakukan orang asing/pendatang dengan toleransi yang cukup besar. Pada saat yang bersamaan, orang-orang Sulawesi Selatan-Makassar khususnya yang semula bermatapencaharian sebagai petani beralih profesi menjadi pelaut yang berlayar ke segenap penjuru dan sekaligus meningkatkan perdagangan.

5.4 Merantau, Berlayar, dan Berdagang

Kajian aspek kebaharian dalam kebudayaan Indonesia mampu membantu pengenalan bahwa masyarakat di kawasan “Laut Tengah” Asia Tenggara (Laut Tiongkok Selatan) ini tidak hanya merupakan pengarang laut yang berpengalaman atau hanya pedagang kecil-kecilan di lingkungan pulaunya saja, tetapi juga berperan aktif dalam merajut jaringan dagang dunia masa lampau. Mereka, termasuk di dalamnya orang Jawa, adalah juga bangsa wiraswasta yang biasa merantau, berlayar, dan berdagang ke berbagai penjuru dunia serta menjalin kontak budaya dengan sesama manusia dari berbagai penjuru dunia.

-
- 5 Di wilayah Kecamatan Tanaberu, Kabupaten Bulukumba, terdapat tiga desa (Ara, Tanjung Bira, dan Tana Lemo) yang memproduksi perahu pinisi. Tersebar di tepian pantai daerah tersebut dijumpai cukup banyak bantilang, ialah galangan perahu. Penduduk desa itu sebetulnya memiliki orientasi sejarah dan budaya yang erat dengan suku Makassar, tetapi dewasa ini lebih banyak menerima unsur-unsur kebudayaan Bugis. Hal itu menyebabkan orang di luar Sulawesi lebih mengenal produk daerah itu dengan nama perahu Bugis (Pelly, Usman, 1976, “Ara, dengan perahu Bugis-nya”, *dalam Berita Antropologi*, No. 27. Jakarta: Yayasan Perpustakaan Nasional Indonesia).
 - 6 Membicarakan prinsip laut bebas dalam hukum laut internasional tidak terlepas dari pandangan bahwa laut merupakan *res communis omnium* (hak bersama seluruh manusia) seperti yang dianut oleh bangsa Romawi dalam membebaskan Laut Tengah dari ancaman bajak laut yang membahayakan pelaut. Dalam perkembangannya, pada akhir abad ke-15, Spanyol dan Portugal membagi dua laut dan samudera untuk melarang pihak lain melakukan pelayaran. Selanjutnya,

Dalam hubungannya dengan itu, institusi kerajaan di Jawa pada masa lalu juga telah melakukan berbagai upaya dalam menjamin kelangsungan berbagai aspek kehidupan di kerajaannya. Salah satunya adalah sistem pengendalian perekonomian, yang antara lain terwujud dalam bentuk pengelolaan komunikasi, khususnya komunikasi lewat air. Pada masa Kadiri, sebagaimana diketahui berdasarkan prasasti Hantang berangka tahun 1135 yang dikeluarkan oleh raja Jayabhaya, dikenal adanya profesi baru yakni undahagi lancaꦁ. Mereka sebagai ahli membuat perahu yang termasuk golongan yang digaji raja. Berkenaan dengan informasi tersebut, Edi Sedyawati menyimpulkan bahwa kondisi itu disebabkan telah berkembangnya teknologi pembangunan perahu dibandingkan masa sebelumnya sehingga raja yang memerintah merasa layak “memiliki” mereka. Di samping itu, raja juga merasa perlu untuk mengawasi dan menguasai produk yang dihasilkan karena dianggap strategis. Perahu, dilihat dari sudut ekonomi dan kemiliteran, sangat berguna dalam peneguhan kekuasaan. Ide yang demikian itu tentunya juga yang mendasari sikap pemerintah Republik Indonesia dalam menerapkan kebijakan tentang industri perkapalannya.

Ironisnya, sekarang ini sering terdengar pernyataan bahwa Indo-nesia masih belum mampu memenuhi permintaan pasar akan tenaga kepelautan, baik untuk kapal niaga maupun tenaga penangkap ikan di kapal-kapal asing. Padahal, kita ketahui bahwa potensi yang tersedia amat besar. Apalagi bila diingat bahwa secara historis kita adalah bangsa pelaut. Oleh karena itu, sektor maritim harus didorong untuk mendukung tumbuhnya usaha-usaha baru dalam era pembangunan ini. Memanfaatkan, peluang dalam menciptakan lapangan pekerjaan dan meningkatkan kemakmuran. Jalesveva Jayamahe, di lautan kita jaya.

upaya Portugal dan Spanyol, yang kemudian diikuti Denmark dan Inggris untuk menyatakan laut sebagai miliknya masing-masing mendapat banyak tentangan. Prinsip laut tertutup (*mare clausum*) itu antara lain ditentang dengan gigih oleh Belanda yang menginginkan berlakunya prinsip laut bebas (*mare liberum*). Pertarungan antara kedua kubu ini merupakan persoalan hidup mati masing-masing pihak pada masanya (Kusumaatmadja, Mochtar. 1986, *Hukum Laut Internasional*. Bandung: Binacipta). Hal itu dapat dimaklumi sistem semuanya berkenaan dengan upaya memenuhi kebutuhan hidup masing-masing.

Bab 6.

PEMERSATU NUSANTARA

*Samudra luas tepinya indah,
Semangat bahari menentang maut.
Pabila nafsu menguasai kaidah,
Habis sudah kekayaan laut.*

PEMERSATU NUSANTARA

Adanya perkembangan dalam pemanfaatan teknik pembangunan perahu itu tentu berkenaan tidak saja dengan pemenuhan kebutuhan maupun kemampuan yang dimiliki melainkan pula didorong oleh berbagai bentuk komunikasi budaya dan antar bangsa yang merambah Nusantara. Tidak jauh berbeda dengan aspek lain dalam kebudayaan manusia, navigasi-pun dikondisikan oleh ujud peradaban yang berlaku. Berkenaan dengan keberadaan perahu sebagai moda transportasi air, dikenal adanya tiga tingkatan dalam evolusi kehidupan maritim. Semua berawal pada navigasi otot atau kayuh, dimana tenaga penggerak sarana transportasi air itu semata-mata mengandalkan otot manusia dengan kayuh/dayung. Berikutnya dikenal sebagai navigasi angin atau layar, dan pada periode ini muncul ide-ide penjelajahan yang menghasilkan “penemuan” benua-benua baru berikut segala sumberdaya alamnya. Bersamanya adalah juga penyebaran dan pertukaran berbagai ide pemikiran dan religi sebagaimana yang hasil dan bentuknya tetap terlihat hingga kini.

Pemanfaatan navigasi angin atau layar dalam upaya mengarungi lautan itu memacu lintas perdagangan antarbangsa, dengan menyinggahi pantai-pantai kepulauan Nusantara. Kegiatan tersebut sejak dahulu merupakan sumber pendapatan utama bagi bandar-bandar pesisir. Di Jawa hal yang demikian itu khususnya berlangsung pada tempat dan saat penduduknya dapat ikut serta dengan mempergunakan perahu mereka sendiri. Perdagangan laut yang menguntungkan itu, yang terjadi bahkan jauh sebelum abad ke-15, tak pelak lagi berkaitan pula dengan penyebaran agama Islam yang mula-mula berlangsung di kalangan pedagang dan pelaut. Demikian pula halnya dengan Barus di pesisir barat pulau Sumatra. Hasil hutannya yang demikian spesifik menjadi daya tarik bagi kedatangan sekelompok pedagang India, dan yang kemudian membuat permukiman yang cukup besar di Lobu Tua, Barus pada abad ke-11. Juga tempat-tempat lain.

Munculnya navigasi tenaga motor menjadi penyebab meredupnya masa kejayaan navigasi angin. Dimulai dengan perahu-perahu bertenaga uap, dikenal lewat kapal roda/kincir lambung maupun buritan, berlanjut dengan mesin-mesin yang digerakkan bahan bakar fosil, yang kemudian disempurnakan dengan pemanfaatan tenaga nuklir. Apabila dicermati seluruh proses evolusi tadi koresponden dengan tiga *especies de civilisation*, yakni primitif/ sederhana, menengah, dan modern.

Banyak yang harus dikerjakan untuk memperoleh gambaran rekons-truk-sikehidupan masyarakat bahari Nusantara sejak dahulu kala. Semua aspek perlu diketahui dalam upaya penyusunan uraian sejarah bangsa. Disadari bahwa sejarah bukan sekedar kumpulan fakta atau pencarian berbagai akibat peristiwa masa lalu untuk masa selanjutnya saja, namun lebih dari itu dapat memberikan keluaran konkrit bagi masyarakat untuk menyikapi benang merah yang menghubungkan fakta masa lalu dengan peristiwa sejenis yang (cenderung) terulang. Karena itulah mempelajari sejarah suatu bangsa bukan untuk kebanggaan saja, tetapi juga untuk menyikapi dan berlaku untuk menyongsong masa depan

Melalui kegiatan penelitian arkeologi, tentu dengan tidak meninggalkan sumber-sumber historis serta etnografis, begitu banyak pengetahuan tentang masa lalu yang dapat dikaji. Pengkajian itu akan membuahkan pengetahuan yang tidak dapat diabaikan begitu saja sebagai bagian yang memperkaya kehidupan masa kini. Sekilas tentang teknologi pelayaran dan komoditas masa lalu mengingatkan kita akan hal berikut. Bahwa menghasilkan dan mengangkut merupakan dua kegiatan yang sangat penting karena membeli dan menjual saja tidaklah cukup. Selain memenuhi permintaan pangsa pasar, perdagangan juga seni menimbulkan dan menggairahkan permintaan itu sendiri. Mencegah kejenuhan pasar akan produk barang merupakan sesuatu yang harus dihindarkan. Pendistribusian komoditi harus diupayakan penataannya. Kalau saja ide yang realisasinya telah berlangsung sejak dulu itu tetap hidup dan memenuhi benak para pelaku ekonomi Indonesia, bukan mustahil bahwa kemajuan perekonomian bangsa akan semakin cepat dan merata.

Kemudian pada negara kepulauan seperti Indonesia, permasalahan utama transportasi adalah bagaimana menghubungkan sistem transportasi dari satu pulau dengan pulau-pulau lain. Jaringan transportasi darat yang efektif dan efisien akan menghubungkan daerah-daerah sumberdaya alam di pedalaman dan kota-kota dengan pelabuhan-pelabuhan di daerah pantai; sedang jaringan transportasi laut akan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan dari satu pulau dengan pulau-pulau lainnya. Kita harus mengerti bahwa sesungguhnya jaringan transportasi untuk seluruh wilayah negara kepulauan tergantung pula pada pelayaran. Oleh adanya sistem transportasi laut atau pelayaran yang memadai, tidak dapat lagi dikatakan bahwa laut memisahkan kita. Laut justru akan merupakan unsur pemersatu yang amat besar perannya juga bagi upaya menjalin persatuan dan kesatuan bangsa.

Budaya kelautan Nusantara mengalami era gelombang revolusi pelayaran dunia. Nusantara sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) secara geografis sangat terbuka dari segala penjuru arah untuk menerima atau mengirimkan kebudayaan melalui laut, inilah yang merupakan latar budaya keterbukaan bangsa-bangsa di Nusantara.

Melalui budaya pelayaran terjalinlah awal komunikasi dan informasi antar dan interwilayah geografis Nusantara atau tumbuhnya benih integrasi bangsa Indonesia. Pelayaran juga sebagai dinamisator budaya pembangunan kota-kota pesisir. Revolusi pelayaran dunia lima abad yang lalu tetapi di Indonesia masih dapat ditemukan komunitas adat terpencil yang bertahan di perairan Indonesia.

Era baru hubungan Barat-Timur melalui laut semakin marak semenjak berhasilnya bangsa Turki Usmani di bawah pemerintahan Sultan Muhammad II merebut Konstantinopel 1453. Nusantara menjadi pilihan pelayaran bangsa Barat untuk mencari *the new land*. Misi yang mendorong hingga sampai di lautan Nusantara selain dorongan pemenuhan kebutuhan akan rempah-rempah yang sebelumnya lebih banyak melalui jalur yang saat itu sudah dikuasai Turki.

Pelayaran bangsa Barat melalui jalur pelayaran lain hingga sampai Nusantara pada abad 15-16 bahkan sejak abad ke-13, disertai misi mencari langsung asal komoditas rempah-rempah, menggerakkan kembali roda perekonomian negara masing-masing dan juga mengemban misi penyebaran agama (Nasrani). Meskipun pada akhirnya yang terjadi adalah praktek-praktek monopoli perdagangan, dan akhirnya penguasaan atau pendudukan dalam bentuk penjajahan. Akibat dari itu semua, pada akhirnya menimbulkan perlawanan di setiap wilayah yang disinggahinya.

Bangsa-bangsa di Nusantara waktu itu sudah memiliki tatanan kehidupannya sendiri-sendiri. Dan pada prinsipnya sangat terbuka dan kooperatif kepada pendatang baru. Hal ini banyak dibuktikan dengan keberadaan fakta bahwa terjadinya akulturasi dan asimilasi antara budaya lokal dengan budaya pendatang. Mulai dari pesisir terbarat - pesisir timur Sumatra - pesisir utara Jawa - pesisir Kalimantan - pesisir Sulawesi - pesisir Maluku, Nusatenggara hingga pesisir Irian Jaya dan berbagai pesisir di ribuan pulau yang tersebar di Nusantara. Seluruhnya hampir di jalur-jalur pelayaran niaga dari dan ke arah timur.

Bentuk-bentuk bukti tersebut dapat dikenali dalam berbagai ciri, misalnya yang bercirikan sebagai bangunan-bangunan pendukung pelayaran (menara api, pelabuhan, perbengkelan perahu dan kapal dll); Ada yang mencirikan bangunan peribadatan; seperti Candi (Hindu), *stūpa/wihara* (Buddha), Masjid (Islam), Klenteng (Khonghucu), dan Gereja (Nasrani); dan ada pula yang mencirikan bangunan sarana perdagangan rempah-rempah (pergudangan, pertokoan, kongsi-kongsi, penginapan dan lain-lain).

Sepanjang perjalanan pertautan sejarah budaya bangsa-bangsa melalui budaya pelayaran Nusantara sudah banyak mempengaruhi budaya Nusantara sendiri. Budaya bangsa luar memasuki gerbang-gerbang pelayaran Nusantara baik secara sengaja maupun tidak sengaja merubah perilaku pelaut-pelaut lokal dalam bentuk tukar menukar keahlian pelayaran, teknologi pelayaran, pertukaran informasi geografis yang lebih luas.

Kemampuan perkembangan teknologi pelayaran yang berkembang pada awalnya sangat mengandalkan kondisi penguasaan astronomis sederhana, kondisi geografis perairan dan kondisi angin/iklim serta karena negeri asalnya berjarak ribuan kilometer berkonsekuensi dengan kapasitas penyediaan bahan makanan perjalanan serta komoditas perdagangan yang dibawa sangat terbatas selain daya tahan pelaut-pelautnya dan bahan bangunan kapalnya.

Hal ini mengakibatkan perubahan-perubahan baru di lokasi-lokasi yang mengharuskan pelayaran melakukan persinggahan-persinggahan untuk kepentingan keselamatan, pengisian bekal makanan/minuman maupun obat-obatan, perbaikan kapal dll. Sejalan dengan proses persinggahan tersebut mereka memperdagangkan komoditas yang terbawa dari persinggahan sebelumnya dan membawa komoditas yang dapat dibawa dari persinggahan terakhir untuk diperdagangkan ke persinggahan berikutnya. Demikian seterusnya sampai kembali lagi ke tempat asalnya. Keragaman barang komoditas dapat dilihat di pelabuhan. Dari situ dapat diketahui kapal-kapal dari mana saja yang datang untuk singah.

Oleh karena itu pada saat-saat persinggahan cukup memakan waktu yang lama, disinilah terjadi akulturasi budaya yang lebih dalam. Baik antar pelaut Nusantara maupun pelaut Nusantara dengan pelaut asing. Dapat dikatakan juga proses terjalannya komunikasi informasi melalui media pelayaran tersebut di pelabuhan tempat mereka singah. Pada saat ini, ketika peralatan canggih yang berupa satelit sudah dipakai, maka media komunikasi antar pelaut dilakukan dengan media tersebut.

Bukti-bukti yang tidak dapat dielakkan adalah pertumbuhan lokasilokasi persinggahan secara geografis tumbuh menjadi perkotaan lebih cepat dibandingkan dengan lokasi-lokasi yang jarang disinggahi atau hanya sebagai lokasi lintasan pelayaran saja. Inilah proses pertumbuhan baik kota-kota di pantai Selat Melaka, pantai utara Jawa dan lainnya.

Selain itu dari struktur kotanyapun menunjukkan ciri dari tingkat fluktuasi pelayaran dari bangsa-bangsa tertentu, bagi persinggahan yang sering oleh budaya pelaut dari India bisa tumbuh ditandai dengan struktur yang mencirikan agama Hindu-Buddha, bagi persinggahan yang sering dikunjungi oleh pelaut-pelaut Arab/Persia pada akhirnya elemen struktur kotanya pun mencirikan keberadaan ciri dunia Muslim dan seterusnya.

Dari sisi geografis lain bahwa luasnya wilayah lautan Nusantara, banyaknya pulau-pulau kecil yang dihuni saat itu, beragamnya komunitas sosial pesisir di sepanjang pulau-pulau besar menunjukkan sebagian hanya tersentuh sedikit budaya pelayaran perdagangan dunia atau tidak sedikit yang masih menunjukkan budaya pelayaran lokal yang memiliki ciri spesifik sebagai budaya pelayaran bangsa-bangsa laut asli Nusantara.

Budaya pelaut lokal tersebut eksis dengan budayanya hingga saat ini. Komunitas tersebut memiliki budaya perilaku ketergantungan terhadap sumberdaya laut di sekitar pesisir dengan teknologi perahu yang spesifik yang kemampuan jarak tempuhnya dekat dalam waktu tempuh harian untuk menangkap ikan-ikan palagis kecil. Dengan alat penangkapan yang memiliki kekhususan dari alat penangkapan wilayah pesisir lain. Dan tidak jarang mereka beradaptasi melalui alat tangkapnya (pancing, jaring dan lainnya) untuk mendapatkan jenis fauna pesisir yang secara geografis juga berbeda dengan wilayah laut lain.

Di kawasan timur Nusantara sekelompok masyarakat nelayan hidup dengan berburu ikan paus. Kita tahu bahwa ikan paus termasuk mamalia laut yang dilindungi. Tetapi mengapa diburu oleh kelompok masyarakat di Lembata (Flores)? Apabila kita perhatikan dengan seksama, perburuan yang mereka lakukan tidak sembarangan. Disadari atau tidak demikian menurut kacamata orang modern mereka telah mengenal konservasi alam. Tidak sembarangan ikan paus yang diburu. Itulah kearifan lingkungan yang mereka miliki.

Pengaruh modernisasi pada masyarakat perkotaan menyebabkan sebgaiian besar masyarakat “lupa” laut. Mereka sudah kurang mengenal lagi perilaku laut. Contoh mutakhir akibat “lupa” laut seperti yang dialami masyarakat Aceh ketika bencana tsunami tahun 2004. Ketika laut surut dengan drastis dengan tiba-tiba, sebagian besar orang bukan lari ke darat tetapi menuju arah laut yang surut drastis. Ketika gelombang balik datang, tidak ayal lagi mereka tertelan ombak. Akibatnya mereka menjadi korban tsunami.

Lain halnya dengan masyarakat yang mendiami Kepulauan Mentawai yang berseberangan dengan Provinsi Sumatra Barat. Mereka sudah paham betul akan perilaku laut. Apalagi mereka sudah terbiasa dengan gempa laut dalam skala kecil. Ketika air laut surut secara tiba-tiba, mereka berlarian ke daerah yang tinggi dan ke bukit-bukit terdekat. Hanya orang-orang tua dan orang yang tidak mampu berlari yang menjadi korban.

Menyebar di pulau-pulau besar dan kecil di Nusantara ini, “tinggal” Suku Laut. Sukubangsa yang benar-benar orang laut dalam artian yang sesungguhnya. Merekalah bahariawan sejati yang sepanjang hidupnya di laut dangkal. Demikian “melautnya” mereka, sampai-sampai ada anggapan bahwa daratan tempatnya orang yang sudah mati. Di lautlah tempat sesungguhnya orang hidup. Adalah suatu kesalahan besar dari pemerintah ketika pemerintah melaksanakan program “merumahkan” orang laut. Tentu saja program ini tidak berhasil. Orang Laut hanya tinggal beberapa hari saja di darat. Setelah itu mereka kembali ke habitatnya semula, yaitu laut.

Bangsa Indonesia adalah Bangsa Bahari yang sudah selayaknya kita kembali akan budaya bahari yang pernah berjaya di masa lampau. Kiranya masih sedikit tersisa budaya bahari yang masih melekat pada sukubangsa-sukubangsa di wilayah Nusantara ini. Merekalah yang sebetulnya Pahlawan Bahari yang menyatukan Nusantara ini, karena pada budaya merekalah yang memandang laut sebagai pemersatu.

Glossary

Bidar. Atau sampan bidar adalah nama jenis perahu perang pada masa Melayu Klasik. *Sampan bidar*, dalam kesusastraan Melayu Klasik digambarkan sebagai perahu berbentuk langsing, panjang, dan lincah yang digunakan sebagai perahu perang. Bahan utamanya adalah batang pohon utuh yang besar, panjang, dan lurus. Sekarang *sampan bidar* di Pulau Sumatera, terutama pada daerah aliran sungai besar – seperti Sungai Indragiri, Sungai Musi, Sungai Siak dan lainnya – dengan ukuran panjang lebih dari 15 meter digunakan dalam lomba kecepatan dengan jumlah pendayung lebih dari 15 orang. Di Pulau Bintan, di Provinsi Kepulauan Riau juga dikenal adanya *sampan bidar* dan oleh karena itu setiap tahun diadakan pertandingan.

Cadik, atau **katir**, bambu atau kayu yang dipasang di kanan kiri perahu serupa sayap sebagai alat pengatur keseimbangan agar tidak mudah terbalik. Berkenaan dengan cadik dikenal adanya perahu lesung bercadik dan yang tidak bercadik. Di perairan Asia Tenggara perahu lesungnya bercadik ganda dengan bahan umumnya bambu sedangkan di gugusan kepulauan di Lautan Pasifik dikenal perahu lesung bercadik tunggal dengan bahan kayu. Bila cadik ganda digunakan hanya pada perairan pantai atau antar pulau di Asia Tenggara maka cadik tunggal di perairan yang kondisinya berombak besar dan ganas seperti di Lautan Pasifik. Perahu yang melayari perairan di daratan atau pedalaman seperti di Pulau Kalimantan tidak memerlukan cadik.

Cadik erat kaitannya dengan asal-usul dan migrasi nenekmoyang bangsa Indonesia. Nootboom berpendapat bahwa penemuan cadik terjadi di bagian barat Indonesia, baik di perairan muka pantai daratan Asia Tenggara maupun pulau-pulau yang terletak di wilayah tersebut, yaitu setiba mereka dalam perjalanan perpindahan melalui sungai-sungai besar. Awalnya, ketika mereka masih berada di hulu dan bagian tengah sungai-sungai besar itu, bambu telah diikat

atau dipasang sepanjang pinggir perahunya untuk mengurangi kemungkinan tenggelam, karena terbalik. Sesampainya di hilir atau muara sungai disadari bahwa bambu yang diikatkan di sepanjang pinggir perahu menghalangi gerak (manuver) badan perahu dalam menghadapi gelombang. Solusi dari kendala tersebut adalah memasang bambu-bambu pada tiang-tiang panjang yang dipasang lebih jauh di luar badan perahu. Selanjutnya dengan menggunakan perahu bercadik ganda – yang dilengkapi layar – mereka bergerak ke arah timur hingga mencapai Lautan Pasifik. Pada saat itu tampaknya cadik ganda justru membahayakan pelayaran sehingga diputuskan untuk hanya menggunakan perahu bercadik tunggal, seperti yang terlihat kini di Oceania.

Joli atau **joli-joli**. Perahu kecil atau sampan. Namun sekarang dapat juga diartikan sebagai miniatur perahu/sampan seperti yang digunakan dalam upacara pemberian persembahan/sesaji ke laut, orang menggunakan joli atau joli-joli sebagai sarana pengangkut persembahan/sesaji dari tepian pantai/muara sungai ke bagian tengah perairan.

Jongkong. Di beberapa daerah di pesisir Sumatera dan Kalimantan, khususnya di kawasan orang Melayu, masih dikenal kata jongkong yang artinya adalah perahu yang dibuat dari sebatang kayu utuh yang besar yang tengahnya dilubangi untuk lubang perahu. Sekarang kata itu tidak banyak lagi digunakan.

Jukung. Sejak ratusan tahun yang lalu, seperti tertera pula dalam beberapa prasasti nusantara, hingga saat ini, kata jukung mengacu pada pengertian perahu sebagai moda transportasi air. Arti kata jukung tetap memiliki arti yang sama dan umum di pesisir Jawa dan Bali bagi penyebutan perahu lesung (*dugout canoe*) bercadik yang digunakan untuk menangkap ikan. Kata jukung pada *jukung sudur* – seperti yang ditemukan di situs bangkai perahu di Amuntai Tengah, Kalimantan Selatan – memiliki arti yang tidak berbeda jauh. *Jukung sudur* juga perahu lesung tetapi tidak dilengkapi cadik.

Kemudi. Merupakan kelengkapan vital sebuah perahu karena fungsinya yang berkenaan dengan dengan mengarahkan gerak wahana air. Bentuknya disesuaikan dengan posisinya dalam penggunaan. Jenis kemudi perahu meliputi kemudi samping tunggal; kemudi samping kembar (*pangsar atau kemudi guling dalam bahasa Bugis*); dan kemudi belakang tengah atau sentral tunggal.

Lunas. Lunas merupakan bagian konstruksi utama pada bagian alas perahu yang membentang sepanjang garis tengah, dari depan ke belakang. Sebagai bagian konstruksi kekuatan memanjang sebuah perahu, lunas menahan beban saat perahu berada di puncak ataupun lembah gelombang, karena adanya gaya “tekukan” ke atas dan ke bawah. Hal tersebut penting gunanya, terutama bila perahu membawa muatan. Pada kasus ini faktor kekuatan kayu menjadi sangat penting. Idealnya lunas terdiri dari satu potong kayu. Panjang lunas perahu dapat digunakan untuk mengetahui ukuran perahunya. Lunas pada perahu-perahu berukuran besar terdiri atas beberapa potong kayu yang disambung dengan teknik tertentu, sehingga kekuatan memanjang yang diperlukan tetap diperoleh. Menyangkut lunas, dikenal linggi lunas, yakni bagian ujung lunas yang diperpanjang sehingga mencapai bagian atas haluan atau buritan perahu. Linggi lunas berfungsi untuk memecah ombak sekaligus menghindari masuknya air ke dalam badan perahu. Bagian ujung atas linggi lunas biasanya diberi hiasan nyang sering dianggap memiliki fungsi magis.

Pasak. Sepotong paku kayu tidak berkepala yang digunakan untuk menyatukan dua bagian kayu.

Pembangunan perahu. Ada dua jenis perahu, yakni perahu lesung (*dugout canoe*) dan perahu papan (*planked boat*). Mulanya tercipta perahu lesung. Peningkatan akan kemampuan apungnya sekaligus kebutuhan ruang muat yang lebih besar mulai dipenuhi dengan penambahan papan-papan di kedua sisi lambungnya. Ini

berlanjut dengan makin besarnya jumlah papan yang ditambahkan. Perahu lesung yang pada awalnya merupakan perahu dengan satu ruang muat utama, lama kelamaan berubah. Fungsinya tidak lagi sebagai perahu atau komponen yang berdiri sendiri, tetapi justru berubah menjadi komponen yang merupakan bagian dari konstruksi perahu. Komponen dimaksud adalah lunas yang merupakan bagian dari konstruksi kekuatan memanjang sebuah perahu, yang letaknya di bagian dasar. Perahu yang tercipta dari bentuk perkembangan demikian dikenal sebagai perahu papan.

Dalam pembangunan perahu papan ada dua cara yang dibedakan dari ketidaksamaan urutan pemasangan komponen-komponen utamanya. Di Nusantara cara yang umum dikenal adalah cara yang dimulai dengan pembuatan lunas yang diikuti dengan pemasangan papan lambung atau badan. Urutan berikutnya adalah pemasangan gading-gading, mengikuti bentuk badan atau lambung perahu yang telah lebih dahulu dibuat. Adapun cara lain, yang secara umum diterapkan di Eropa, didahului dengan penyiapan lunas, kemudian dilanjutkan dengan pemasangan gading-gading. Setelah itu papan lambung (kulit luar) dipasang mengikuti bentuk yang telah tercipta oleh gading-gading tadi. Secara teknis, papan lambung juga menunjang konstruksi kekuatan memanjang perahu sehingga pemasangannya harus benar-benar sempurna.

Papan yang dilekatkan pada bagian luar gading-gading harus dipasang kedap air. Terdapat dua cara pemasangan papan, yakni susun rata (*carvel-built*) dan susun bertindih (*clinker-built*). *Carvel-built* adalah teknik penyambungan antar sisi papan secara lurus yang diperkuat dengan penggunaan pasak atau paku. Adapun *clinker-built* adalah penyambungan papan pembentuk lambung/badan perahu dengan cara meninduhkan sekeping papan di bagian tepi papan lain (*overlapping*). Untuk saling merapatkan/melekatkan papan-papan itu digunakan teknik paku.

Kulit luar perahu yang menempel pada gading-gading, yakni rangka perahu, berfungsi sebagai kekuatan melintangnya. Jaminan kekuatan untuk gading-gading yang melengkung adalah jenis kayu yang urat-uratnya searah dengan bentuk gading-gading

yang diinginkan. Pada gading-gading yang menempati posisi ujung – bagian perahu yang menyempit – kayu yang diperoleh dari bagian cabang pohon yang berbentuk huruf Y adalah pilihan utama. Bentuk badan sebuah perahu – telah ditentukan sejak awal pembangunannya – ditandai oleh lengkungan gading-gading perahu. Ada dua bentuk umum badan perahu, yakni yang berbentuk huruf V dan yang berbentuk huruf U. Alasan pemilihan bentuk badan perahu dilandasi oleh kondisi perairan yang dilayari dan jenis penggunaannya.

Bagian yang paling penting dalam proses pembangunan perahu adalah pemakalan, yakni upaya memperoleh lambung – dan geladak pada perahu-perahu berukuran besar – yang kedap air, sehingga air tidak dapat masuk ke dalam badan perahu. Bahan pemakalan yang biasa digunakan adalah kulit kayu gelam atau kayu galam (*Melaleuca leucadendra*). Kulit kayu gelam memiliki sifat mengembang bila terkena air sehingga hasil pemakalan akan lebih baik. Langkah pemakalan adalah kulit kayu gelam diisi atau dimasukkan/disisipkan ke dalam celah sambungan papan-papan kulit luar atau lambung perahu, kemudian dipadatkan, setelah itu ditutup dengan dempul. Fungsi dempul melindungi kapal dari pelapukan karena air. Untuk memperoleh kekedapan yang prima diperlukan dempul yang baik, kuat daya rekatnya dan tidak rapuh. Bila masyarakat tertentu mencampur kapur dan minyak kacang sebagai dempul, pada umumnya damar merupakan bahan dasar dempul yang dijadikan adonan dengan mencampur minyak ke dalamnya.

Pengadaan kelengkapan lain seperti pemasangan tiang layar, atau bentuk-bentuk asesorisnya – seperti hiasan pada ujung linggi lunas – dilakukan belakangan.

Proses pembangunan perahu juga mencakup serangkaian upacara yang dilakukan para pengrajin. Sampai saat ini diketahui masih berlangsung beberapa bentuk upacara yang mendahului dan mengakhiri pekerjaan tersebut. Hal tersebut meliputi tidak saja upacara sebelum dilakukan pemilihan dan penebangan pohon untuk diambil kayunya, atau upacara penyiapan lunas dan sebagainya, namun juga upacara lain yang diselenggarakan

Sebelum perahu tersebut diluncurkan ke air. Upacara yang terakhir tersebut mengakhiri rangkaian kegiatan ritual yang lazim diselenggarakan dalam pembangunan perahu secara tradisional.

Penampang badan perahu. Diketahui adanya dua bentuk penampang badan perahu, yakni yang berbentuk huruf U (bentuk dasar lengkung) dan yang berbentuk huruf V (bentuk dasar lancip). Berkenaan dengan ini dikenal adanya dua teori mengenai dua tradisi dalam pembangunan perahu, yang dikenal dengan perahu-perahu bertradisi Asia Tenggara dan Tiongkok. Salah satu ciri perahu bertradisi Tiongkok adalah perahu dengan penampang badan berbentuk huruf U, sedangkan yang disebut bertradisi Asia Tenggara berpenampang berbentuk huruf V. Namun belakangan ini diketahui bahwa ramainya aktivitas perdagangan di Asia Tenggara membawa pengaruh dari Asia Tenggara terhadap teknik pembangunan perahu bertradisi Tiongkok (Selatan). Bukti arkeologis berupa bangkai perahu menunjukkan besarnya jumlah yang memiliki ciri-ciri campuran kedua tradisi pembangunan perahu tersebut. Berkenaan dengan hal tersebut PY Manguin mengusulkan adanya istilah perahu bertradisi Laut Tiongkok Selatan.

Perahu. Kendaraan air yang biasanya tidak bergeladak, lancip di kedua ujungnya dan lebar di bagian tengah. Secara umum, baik perahu lesung maupun perahu papan memperlihatkan bentuk yang memanjang, lancip di kedua ujung dan melebar pada bagian tengah. Ada yang pipih memanjang; panjang agak tambun; runcing di haluan, tetapi papak di buritan; dan ada pula yang bulat panjang. Cukup banyak jenis perahu, antara lain *perahu lepa*, yaitu perahu kecil yang dibuat dari sebatang kayu dan biasanya bercadik. Kemudian adalah *perahu lesung*, yang dibuat dari sebatang kayu besar, panjang, dan lurus dengan cara cara tengah kayu itu dulbangi/dikeruk memanjang sehingga menyisakan sisi-sisi kayu dan menghasilkan bentuk seperti lesung (lumpang kayu panjang untuk menumbuk padi). Kita kenal pula *perahu belongkang*, sampan kecil yang dibuat dari sebatang pohon. Atau perahu

bercadik, perahu yang menggunakan penyangga di kanan kirinya untuk keseimbangan. Selain itu dikenal pula adanya perahu layar motor, perahu yang dilengkapi dengan layar dan mesin (motor diesel).

Sampan. Perahu kecil dari kayu bulat. Dikenal beberapa jenis sampan, seperti *sampan ludang* atau *seludang*, dan kerap juga disebut *perahu mancung*, yakni sampan yang lancip pada ujungnya/haluan dan rata/papak pada bagian buritannya seperti bentuk seludang (kulit pemalut mayang pinang/kelapa). Juga sampan sudur itik, yaitu perahu lesung yang memperlihatkan bentuk pipih/ramping memanjang. Kedua ujungnya tidak papak/rata melainkan agak runcing. Bentuk agak meruncing ini bila dilihat dari samping sekilas menggambarkan bentuk paruh itik. Jenis ini dikenal pada masyarakat Melayu (khususnya di daerah Serdang Bedagai, Sumatera Utara).

Tambuko. Kata ini digunakan di Visayan dan Maguindanao, Philipina untuk menyebut tonjolan pada papan yang sengaja dipahat berbentuk persegi atau bulat dengan lubang-lubang untuk memasukkan tali pengikat berupa pintalan ijuk tanaman aren (*Arenga pinnata*). Tambuko menjadi ciri teknologi pembangunan perahu yang tua. *Tambuko* difungsikan dalam penyambungan papan-papan badan perahu serta penyatuan papan badan perahu dengan gading-gading. Bentuknya dapat dibandingkan, misalnya dengan *sangkar* pada *jukung sudur* di Alalak, Banjarmasin atau *pentolan panggar* pada *perahu bahanan/perahu lunas* di Tanahabang, Muara Enim, Sumatera Selatan. Namun berbeda dengan *tambuko*, *pentolan panggar* dan *sangkar* difungsikan sebagai alas dari papan/kayu yang diletakkan melintang pada badan perahu sebagai penguat lambung perahu sekaligus tempat duduk.

KEPUSTAKAAN DAN BACAAN UNTUK MEMPERDALAM PENGERTIAN

- Abubakar, Yahya bin, 1986, "Portugal dan usaha ke Timur, dengan tumpuan kepada Melaka serta persoalan di sekitar Flor de la Mar", dalam *Ships and Sunken Treasure*. Kuala Lumpur: Muzium Negara
- Adriati, Ira, 2004, *Perahu Sunda*. Bandung: Kiblat Buku Utama
- Alfian, T. Ibrahim, 1975, "Mengenal masyarakat Aceh yang sedang membangun: Sebuah catatan", dalam *Buletin Yaperna* No 7 II: hlm. 58-65
- Al-Hadar, Y., 1986, *Migrasi Permanen Propinsi DI Aceh*. Jakarta: Lembaga Demografi FEUI
- Ammarell, G., 1999, "Bugis Navigation", *Monograph* 48. New Haven: Yale Southeast Asia Studies
- Andaya, L.Y., 1981, *The Heritage of Arung Palakka*. Den Haag: Martinus Nijhoff
- Ave, J.B. & V.T.King, 1986, *Borneo, the people of the weeping forest: tradition and change in Borneo*. Leiden: Rijksmuseum voor Volkenkunde
- Bambang Rudito, 1999, *Masyarakat dan Kebudayaan Sukubangsa Mentawai*, Padang: Lab. Antropologi
- Barnes, R.H., 1996, *Sea Hunters of Indonesia*, Oxford: Clarendon Press
- Bellwood, P., 1985, *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*. North Ryde, London: Academic Press

- Blust, R., 1996, "The prehistory of the Austronesian-speaking peoples: a view from language", dalam *Journal of World Prehistory* 9, hlm. 453-510
- Borahima, R. dkk., 1977, *Jenis-Jenis Perahu Bugis Makassar*. Jakarta: Proyek Pengembangan Media Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan
- Bosch, F.D.K., 1952, "Local genius en Oud-Javaanse kunst", dalam *Mededeelingen der Koninklijke Nederlandsche Akademie van Wetenschappen*.
- Budisantoso, S. dkk. (Eds), 1986, *Masyarakat Melayu Riau dan Kebudayaanannya*, Pekan-baru: Pemerintah Propinsi Daerah Tingkat I Riau.
- Cense, A.A., 1952, "Makassaars-Boegineesche Prauwvaart op Noord-Australie", dalam *BKI* 108: hlm. 248-64
- Chaudhuri, K.N., 1985, *Trade and civilisation in the Indian Ocean: An economic history from the rise of Islam to 1750*. Cambridge: University Press
- Collins, G.E.C., 1944, "Seafarers of South Celebes", dalam *National Geographic Magazine*, Oct. 1944
- Cortesaõ, Armando (ed.), 1967, *The Suma Oriental of Tomé Pires and the Book of Francisco Rodrigues*. [translated from the Portuguese MS in the Biblio-thèque de la Chambre des Députés, Paris, and edited by Armando Cortesaõ]. Nendeln/Liechtenstein: Kraus Reprint Limited.
- Dahl, O.C., 1991, *Migration from Kalimantan to Madagascar*. Oslo: Norwegian University Press
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1983, *Adat Istiadat Daerah Sulawesi Utara*, Jakarta: Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Kebudayaan Daerah Parengkuan.

- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1982, *Inventarisasi Permainan Anak daerah*, Jakarta: Proyek Inventarisasi Permainan Anak.
- Dhofier, Z., 1982, "Pendidikan Islam Dewasa Ini", dalam *Dialog*, No. 12, VII
- Dyen, I., 1965, "A lexicostatistical classification of the Austronesian languages", dalam *International Journal of American Linguistic*, Memoir 19.
- Encyclopædie van Nederlands Indië* Vol. II, 1917, hlm 508-614, 672. Leiden: E.J. Brill
- van Erp, Th., 1923-1924, "Voorstellingen van vaartuigen op de reliefs van den Boroboe-doer", dalam *Nederlandsch Indië Oud en Nieuw*, 8ste jg. hlm. 227-255.
- Gibson-Hill, C.A., 1950, "The Indonesian Trading Boats reaching Singapore", *JMBRAS*, 23: hlm. 108-138
- Green, Jeremy, 1983. "The Song Dynasty Shipwreck at Quanzhou, Fujian Province, People's Republik of China", dalam *IJNA*, 12(3), hlm. 253—261
- Green, Jeremy, 1990, "Maritime archaeology in Southeast and East Asia", dalam *Antiquity* Vol. 64 No. 243. Cambridge: Antiquity Publications Ltd.
- Green, J & R. Harper, 1983, "The excavation of the Pattaya wreck site and survey of three other sites, Thailand 1982", dalam *Australian Institute for Maritime Archaeology*, Special Public, no. 1.
- Groeneveldt, W.P., 1960, *Historical Notes on Indonesia and Malaya. Compiled from Chinese Sources*. Djakarta: Bhartara

- Hall, D.G.E., 1968, *A History of South East Asia*. London: Macmillan
- Hamid, Abu dkk., 1986, *Pertumbuhan Permukiman Masyarakat di Lingkungan Perairan Daerah Sulawesi Selatan*, Jakarta: Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Kebudayaan Daerah.
- Harris, Z., 1980, "Bajo, Suku Yang Tinggal Terapung di Perairan Pantai Timur Kendari" *Sinar Harapan*, 18 Februari
- Hasjmy, A., 1986, "Adat Bak Poteumeureuhom Hukoom Bak Syiah Kuala" Makalah *Seminar Ilmu Pengetahuan Kebudayaan*, Takengon
- van der Heide, G.J., 1927-1928, "De samenstelling van Hindoe-vaartuigen, uitgewerkt naar beeldwerken van den Boroboedoe", dalam *NION*, 12e jg.
- Hidayat, Ujang T., 2003, "Potensi 'Bakar Batu' dalam pembangunan Masyarakat Dani Barat" dalam *Jurnal Penelitian dan Pengembangan Usaha Kesejahteraan Sosial*, Jakarta: Departemen Sosial
- Hirth, Friedrich dan W.W. Rockhill, 1966, *Chau Ju-kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries, entitled Chu-fan-chi*, Amsterdam: Oriental Press.
- Holton, R.J., 1998, *Globalization and the nation state*. London: MacMillan Press.
- Hornell, J., 1946, *Water Transport: Origins and early evolution*. Cambridge: Cambridge University Press
- Horridge, G.A., 1978, "The design of planked boats of the Moluccas", *Maritime Monographs* 38. London: National Maritime Museum

- Horridge, G.A., 1982, "The lashed lug boat of the Eastern Archipelago", *Maritime Monographs* 54, London: National Maritime Museum,
- Horridge, G.A., 1986, *Sailing Craft of Indonesia*. Singapore: Oxford University Press
- Horridge, Adrian, 1981, *The Prahu. Tradisional Sailing Boat of Indonesia*. Kuala Lumpur, Oxford, New York: Oxford University Press
- Hudson, A.B., 1963, "Dead Ceremonies of the Padju Epat, Ma'anyan Dayaks". *Special Monograph* No.1. Sarawak Museum.
- Hudson, A.B., 1967, *The Barito Osilects of Borneo*. Ithaca, New York: Cornell University Press
- Hudson, A.B., 1972, *Padju Epat. The Ma'anyan of Indonesian Borneo*. Inc. New York: Michigan State University, Holt, Rinehart & Winston
- Ishak, 1980, "Suku Laut Terpaksa Berteduh Selama Musim Barat". *Kompas*, 14 Februari
- Kamus Besar Bahasa Indonesia*, 1990, Jakarta: Balai Pustaka
- Kartodirdjo, Sartono, 1987, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500--1900* Vol. 1. Jakarta: Gramedia
- Koentjaraningrat dkk (1994) *Irian Jaya, membangun masyarakat majemuk*, Jakarta: PT Djambatan
- Koestoro, Lucas Partanda, 1993, "Tinggalan Perahu di Sumatera Se-latan: Perahu Sriwi-jaya?", dalam *Sriwijaya dalam perspektif arkeologi dan sejarah* hlm. C1-1-10. Palembang: Pemerintah Da-erah Tk. I Provinsi Sumatera Selatan

- Kong Yuanzhi, Prof, 2000, *Muslim Tionghoa Cheng Ho: Misteri Perjalanan Muhibah di Nusantara*, hlm. 268. Jakarta: Pustaka Popu-ler Obor
- Kusumaatmadja, Mochtar. 1986, *Hukum Laut Internasional*. Bandung: Binacipta.
- Lahajir, 2001, *Etnoekologi Perladangan Orang Dayak Tunjung Linggang*. Yogyakarta: Yayasan Galang
- Lapian, A.B., 1992, "Sejarah Nusantara Sejarah Bahari" *Pidato Pengukuhan yang Diucapkan pada Upacara Penerimaan Jabatan Guru Besar Luar Biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia pada tanggal 4 Maret 1992*.
- Leirissa, R.Z, 1976, "Dokumen-dokumen VOC dari abad ke XVIII", dalam *Bulletin YAPERNA* No. 17 Tahun III, hlm. 44-53. Jakarta: Yayasan Perpustakaan Nasional.
- van Leur, J.C., 1955, *Indonesian Trade and Society: Essay in Asian Social Economic History*, hlm 342-343. Bandung, van Hoeve: The Hague
- Liebner, H.H., 1993, "Remarks about the Terminology of Boatbuilding and Seamanship in some Languages of Southern Sulawesi", dalam *Indonesia Circle*, 59/60, London.
- Liebner, H.H., 1996, *Beberapa Catatan tentang Pembuatan Perahu dan Pelayaran Orang Mandar*, Laporan Penelitian, Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin, Ujung Pandang, LIPI, Jakarta
- Liebner, H.H., 1997, *Guide to the Village of Panrang Luhuk*, Ujung Pandang: P3MP

- Liebner, H.H., 1998, "Four Oral Versions of a Story about the Origin of the Bajau People of Southern Selayar", dalam Mukhlis, K. Robinson (ed), *Living Through Histories* Canberra: The Australian National University
- Liebner, H.H., 2000, "Pinisi dan kearifan tradisional", KOMPAS 01.01.2000, 1000 *Tahun Nusantara*, Kompas Media Nusantara, Jakarta
- Liebner, H.H., 2003, "Indigenous concepts of orientation of South Sulawesi sailors", *International Workshop on the Bugis Diaspora and the Dissemination of Muslim Authority*, Makassar
- Liebner, H.H. dan Ahmad Rahman, 1998, "Pola Pengonsepan Pengetahuan Tradisional: Suatu Lontaran Orang Bugis tentang Pelayaran", makalah dalam *Seminar Kelautan Kawasan Timur Indonesia II*, Universitas Hasanuddin.
- Lodewyck, Willem, 1598, "D'eerste Boek: Historie van Indien vaer inne verhaelt is de avontueren die de Hollandtsche schepen bejehent zijn", dalam *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman*.
- Lopa, Baharuddin, 1982, *Hukum Laut, Pelayaran dan Peniagaan*. Bandung: Alumni
- Mack, J., 1986, *Madagascar: Island of the Ancestors*. London: British Museum Publication
- Macknight, C.C. & Mukhlis, 1979, "A Bugis Manuscript about Prahus", dalam *Archipel* 18
- Manguin, Pierre-Yves, 1979. "The South-east Asian trading ship: An historical approach", dalam *The History of Commercial Exchange & Maritime Transport Seminar* di Perth, Australia

- Manguin, Pierre-Yves, 1980, "The Southeast Asian Ship: An historical approach", dalam *Journal Southeast Asian Studies*, XI/2, hlm. 266-276
- Manguin, Pierre-Yves, 1983. "Dunia yang ramai: Laut Cina dengan jaringan-jaringannya", dalam *Citra Masyarakat Indonesia*. hlm. 83—96. Jakarta: Sinar Harapan
- Manguin, Pierre-Yves, 1984, "Garis Pantai Sumatra di Selat Bangka: sebuah bukti baru tentang keadaan yang permanen pada masa sejarah", dalam *Amerta*, No. 8. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Manguin, P.Y. 1985, "Sewn-plank craft of Southeast Asia: a preliminary review", *Archeological Series* 10. Greenwich: National Maritime Museum,
- Manguin, Pierre-Yves & Nurhadi, 1987. "Perahu Karam di situs Bukit Jakas, Propinsi Riau. Sebuah laporan sementara", dalam *10 Tahun Kerja-sama Pusat Penelitian Arkeologi Nasional dan Ecole Française d'Extrême-Orient*, hlm. 43—64. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Manguin, P.Y. 1995, "Southeast Asian Shipping in the Indian Ocean during the First Millenium A.D.", in Ray, Salles (ed) 1995:181-96
- Meilink-Roelofs, M.A.P., 1962, *Asian trade and European influence in the Indonesian archipelago between 1500 and about 1630*, hlm. 354 catatan 122. Den Haag: Martinus Nijhoff (Academisch Proefschrift, Universiteit van Amsterdam).
- Miksic, John N., 1990, *Borobudur Golden tales of the Buddhas*. Singapore: Periplus Editions
- Miller, J. Innes, 1969, *The spice trade of the Roman Empire 29 BC to AD 641*. Oxford: Clarendon Press

- Mills, J.V.G., 1970, *Ma Huan. Ying-yai Sheng-lan* [The Overall Survey of the Ocean's Shores (1433)], Cambridge: Hakluyt Society.
- Nik Hassan Shuhaimi (ed), 1999, *Early History* (The Encyclopedia of Malaysia Vol. IV), hlm. 87. Singapore: Archipelago Press.
- Nooteboom, C., 1940, "Vaartuigen van Mandar", dalam *BKI* 80: hlm. 22-33
- Nooteboom, C., 1941, *Perihal Perkapalan dan Pelajaran di Indonesia*, Djakarta: De Moderne Boekhandel
- Nooteboom, C., 1972, *Tentang pelayaran di Samu-dera Hindia*, a.l. Kata Pengantar. Jakarta: Bhratara
- Notulen Bataviaasch Genootschap* 1883: hlm. 48. Batavia, Albrecht & Co., 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff
- Nurhayati, R dkk. (ed.), 2003, *La Galigo: Menelusuri jejak warisan sastra dunia*, Makassar: Pusat Studi La Galigo
- Oppenheimer, Stephen, 1998, *Eden in the East: the drownded continent of Southeast Asia*. London: Weidenfield and Nicholson
- Padfield, Peter, 2002, *Maritime Supremacy and the Opening of the Western Mind*, hlm. 7-8. New York: Overlook Press
- Parengkuan, F.E.W. dan L.L. Ticoalu, 1984, *Peta Sukubangsa dan Deskripsi Kebudayaan Propinsi Sulawesi Utara*, Manado (Naskah Ketik)
- Parmentier, 1883, *Le discours de la navigation de Jean et Raoul Parmentier de Dieppe*. Paris: Ernest Lereoux.

- Pelly, Usman, 1976, "Ara, dengan perahu Bugisnya", dalam *Berita Antropologi*, No. 27. Jakarta: Yayasan Perpustakaan Nasional Indonesia
- Pelras, Ch., 1996, *The Bugis*, London: Blackwell Publications
- Pelzer, Karl J, 1985, *Toeang Keboen dan Petani: Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria*. Jakarta: Penerbit Sinar Harapan.
- Pigeaud, Th. G. Th., 1962-1965, *Java in the 14th. Century: A Study in Cultural History. The Nāgara-kārtagama by Rakawi Prapañca of Majapahit, 1365 A.D.* vol. 1 (hlm. 108-112) & 2 (hlm. 156-162). The Hague: Martinus Nijhoff.
- Pigafetta, Antonio, 1801, *Premier voyage autour du Monde*, hlm. 160. Paris
- Poesponegoro, Marwati Djoenet dan Nugroho Notosusanto, 1983, *Sejarah Nasional* Vol. 3, hlm. 112-113. Jakarta: P.N. Balai Pustaka
- Rahim, A. dan Borahima, R., 1975, *Sejarah Kerajaan Tallo*, Ujung Pandang: Lembaga Sejarah dan Antopologi
- Reid, Anthony, 1992, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680* (diterjemahkan oleh Mochtar Pabotinggi). Jakarta: Yayasan Obor Indonesia
- Reid, Anthony, 2002, *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara*. Jakarta: LP3ES
- Rouffaer, G.P. & J.W. Ijzerman (ed.), 1915, *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië...* Vol. 1, hlm. 65. D'eerste boek van Willem Lodeycksz. Den Haag
- Sahur, H. Ahmad dkk., 1991/92, *Pengetahuan Tradisional Pembuatan Perahu Orang Mandar*, Ujung Pandang: Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin

- Schrieke, B.J.O., 1968, *Indonesian Socio-logical Studies I*. The Hague Bandung: W. van Hoeve
- Scott, W.H., 1981, "Boatbuilding and seamanship in classic Philippine society", dalam *Anthropological Paper* No. 9. Manila: National Museum
- Scott, William H., 1981, "Boat-Building and Seamanship in Classic Philippine Society", *SPAFA Digest* 6, 2: hlm. 15-33
- Setyobudi, W., 1987, "Kehidupan Suku Laut (Ameng Sewang)", seri *Masyarakat Terasing di Indonesia*, 2, Jakarta: Direktorat Bina Masyarakat Terasing Departemen Sosial
- Tanudirjo, D.A., 2001, *Islands in between, prehistory of Northeastern Indonesian Archipelago*. (Ph.D. thesis). Canberra: The Australian National University,
- Tanudirjo, D.A., 2005, "Long-continuous or short-occasional occupation ? The human use of Leang Sarru Rockshelter in the Talaud Islands, northeastern Indonesia". *Bulletin of Indo Pacific Prehistory Association* vol. 27
- Wahdi, W., 1999, "The dispersal of Austronesian boat forms in the Indian Ocean", dalam R, Blench dan M. Spriggs, *Archaeology and Language III, Artefacts, language and texts*, hlm. 144-179. London: Routledge
- Wahyono, Ary dkk., 1991, *Masyarakat Nelayan Desa Bebalang Kecamatan Manganitu, Kabupoaten Sangihe Talaud, Sulawesi Utara*, Jakarta: LIPI
- Wolters, OW, 1970, *The Fall of Srivijaya in Malay History*. Kuala Lumpur: Oxford University Press
- Wolters, O.W, 1974, *Early Indonesian Commerce: A study of the origins of Srivijaya*, hlm. 65-66. Ithaca N.Y: Cornell University Press.

BIOGRAFI PENYUNTING



Nama : Bambang Budi Utomo
 Tempat &
 Tgl. Lahir : Jakarta, 7 Agustus 1954
 Pendidikan : Sarjana Sastra Kajian Arkeologi,
 Fakultas Sastra Universitas Indonesia
 Alamat ktr. : Pusat Penelitian dan Pengembangan
 Arkeologi Nasional,
 Jl. Raya Condet Pejaten No. 4,
 Jakarta 12530
 e-mail : dapuntahyang@yahoo.com

Penyunting adalah seorang peneliti arkeologi yang bekerja pada Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata. Mulai bekerja di institusi penelitian tersebut sejak tahun 1982 dengan melakukan penelitian di situs-situs yang terdapat di Jawa, Sumatra, Kalimantan, dan Nusatenggara Barat.

Sebagai peneliti arkeologi, fokus penelitiannya lebih pada kajian Śrīwijaya dan Mālayu dengan pendekatan kajian regional. Konsekuensi dari pendekatan regional adalah melakukan penelitian di berbagai tempat yang mendapat pengaruh Śrīwijaya di Sumatra, Kalimantan Barat, Semenanjung Tanah Melayu, dan Thailand Selatan. Meskipun demikian, perhatian terhadap tinggalan budaya yang sejaman dengan Śrīwijaya (abad ke-8-9 Masehi) di Jawa juga menjadi bahan kajiannya.

Akhir-akhir ini kajiannya lebih sering difokuskan pada arkeologi dan sejarah bahari dengan alasan, yaitu 1) dalam mengkaji Śrīwijaya seharusnya mengkaji pula budaya bahari, 2) memperkenalkan dan menyadarkan masyarakat bahwa kita adalah bangsa bahari yang tinggal di sebuah Negara Kepulauan, Indonesia. Dalam melakukan kajian kebaharian, penyunting banyak dibantu oleh institusi Direktorat Perlindungan Bawah Air, Ditjen Sejarah dan Purbakala, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata.

Selain sebagai peneliti, penyunting juga sebagai kerani di berbagai media massa nasional dan sebagai narasumber untuk tayangan semi dokumenter ilmu pengetahuan pada stasiun televisi swasta. Hal ini dilakukan karena pada prinsipnya hasil-hasil penelitian arkeologi harus dimasyarakatkan, dan pengetahuan itu harus diamalkan pada masyarakat. Karya tulis populernya diterbitkan di *Kompas*, *The Jakarta Post*, *Point*, *Sriwijaya Pos*, dan *Suara Pembaruan*. Juga dapat ditemukan di website *budindoarchaeology*, *melayuonline*, *sriwijaya*, *paramadina*, *kompas*, *tempo* dll.

Karya tulis ilmiahnya banyak diterbitkan dalam jurnal-jurnal ilmiah nasional maupun internasional dan juga disampaikan pada berbagai pertemuan ilmiah nasional maupun internasional.

ISBN: 978-979-1274-14-2

Perpustakaan
Jenderal Ke-

391.5
PAN