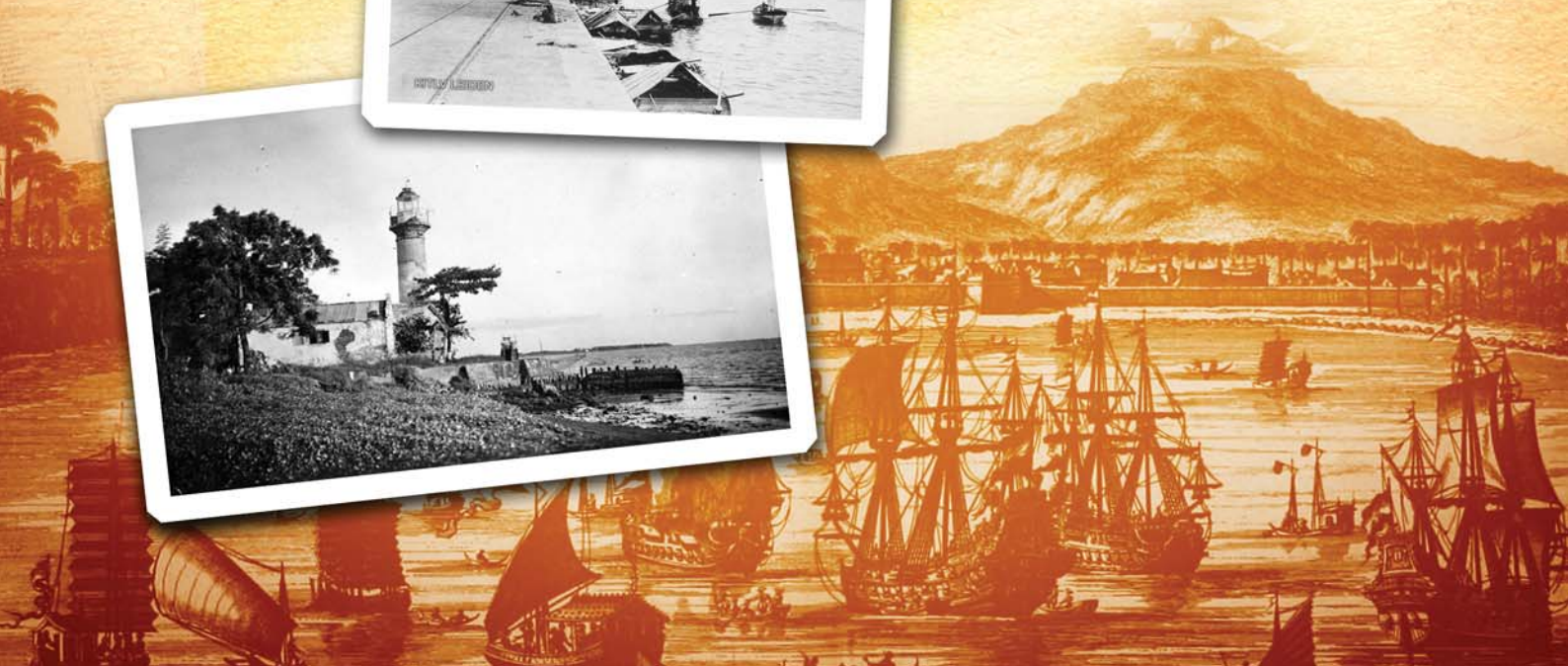


ATLAS PELABUHAN-PELABUHAN BERSEJARAH DI INDONESIA





ATLAS PELABUHAN-PELABUHAN BERSEJARAH DI INDONESIA

**Penyunting:
Endjat Djaenuderadjat**

**Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya
Direktorat Jenderal Kebudayaan
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia
2013**

ATLAS PELABUHAN PELABUHAN BERSEJARAH DI INDONESIA

Pengarah:

1. Direktur Jenderal Kebudayaan
2. Direktur Sejarah dan Nilai Budaya

Penyunting:

Endjat Djaenuderadjat

Penulis:

Didik Pradjoko
Bambang Budi Utomo

Riset Ilustrasi:

Ifadah
Fider Tendiardi

Tata Letak & Desain:

Iregha Kadireja

Penerbit

Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan,
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Jl. Jenderal Sudirman, Senayan, Jakarta - 10270
Tel./Fax.: 021-572 5044

HAK CIPTA DILINDUNGI UNDANG UNDANG:

Dilarang mengutip seluruh atau sebagian isi buku tanpa izin dari penerbit

CETAKAN I 2013

ISBN: 978-602-17497-5-3



Mercusuar di Anyer, Banten

Sambutan Direktur Sejarah dan Nilai Budaya Direktorat Jenderal Kebudayaan



Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya sebagai salah satu unit kerja di bawah Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan mempunyai tugas pokok melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, kriteria dan prosedur serta pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang pembangunan karakter dan pekerti bangsa. Sehubungan dengan tugas pokok tersebut, maka dalam usaha meningkatkan pemahaman masyarakat, salah satu kegiatannya adalah penyusunan buku Atlas Sejarah Indonesia.

Atlas sejarah ini merupakan rangkaian dari empat atlas sebelumnya yaitu Atlas Prasejarah Indonesia, Atlas Sejarah Indonesia Masa Klasik, Atlas Sejarah Indonesia Masa Islam dan Atlas Sejarah Indonesia Masa Kolonial. Dalam rangka itulah tahapan berikutnya adalah penulisan Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia. Pada tahun 1956 pernah terbit buku yang berjudul *Lukisan Sedjarah* (2 Jilid) ditulis oleh Muhammad Yamin. Isinya foto-foto dengan sedikit narasi tentang perjalanan sejarah Indonesia, dan selebihnya tentang sejarah dunia. Kemudian pada tahun 1980-an buku semacam itu pernah dibuat oleh Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional (Proyek IDSJN). Namun buku-buku ini informasinya sangat terbatas dan kurang komprehensif.

Sebagai negara dengan luas laut lebih dari dua per tiga dari luas daratannya, Indonesia merupakan negara maritim. Dengan demikian sebetulnya ada banyak aspek kemaritiman yang sangat mempengaruhi kehidupan penduduknya. Sumber sejarah dan karya-karya sejarah sudah menunjukkan tentang begitu ramainya dunia kurun niaga yang terjadi di kawasan perairan Nusantara. Dinamika pelayaran dan perdagangan sejak awal abad masehi sudah berkembang sangat pesat dan ramai. Bahkan Indonesia waktu itu juga sudah menjadi daerah yang ramai dikunjungi

oleh para pedagang dari mancanegara untuk mendapatkan rempah-rempah, kapur barus, kayu cendana dan lain lain komoditas yang dibutuhkan di luar negeri. Dalam dinamika pelayaran dan perdagangan tersebut, kapal dan perahu dagang dari seluruh Nusantara dan dari mancanegara hadir dan singgah di banyak pelabuhan di Nusantara. Di sinilah letak arti penting pelabuhan-pelabuhan di Indonesia di masa lalu dalam mendukung dinamika pelayaran dan perdagangan, karena dengan mengikuti sistem angin waktu itu kapal-kapal dan perahu dagang membutuhkan tempat persinggahan.

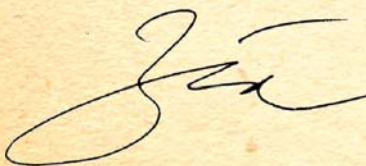
Atlas Sejarah Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia ini berisi gambaran tentang dinamika sejarah pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sejak masa kuno (Periode Hindu-Budha) hingga masa kolonial Hindia Belanda pada abad ke-19. Buku ini menyajikan sejarah dinamika pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sekaligus juga memuat pemetaan lokasi-lokasi pelabuhan tersebut, sekaligus juga pemetaan tentang jaringan pelayaran dan perdagangan yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di seluruh Indonesia dan dengan kawasan dunia.

Mudah-mudahan dengan hadirnya buku yang berjudul Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia ini dapat memperkaya khasanah kesejarahan dan nilai budaya serta memberikan informasi dan pedoman yang memadai terutama bagi yang berminat pada kajian tersebut. Selain itu diharapkan dapat menjadi bahan bagi peningkatan kesadaran sejarah dan nilai budaya guna memperkuat jati diri bangsa serta memberi petunjuk bagi kajian sejarah selanjutnya.

Akhirnya kepada penulis yang telah menyelesaikan tugasnya dan kepada semua pihak yang terlibat, baik langsung maupun tidak langsung dalam mewujudkan buku ini, saya mengucapkan terima kasih.

Jakarta,

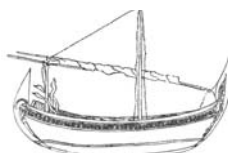
Direktur Sejarah dan Nilai Budaya



Endjat Djaenuderadjat

Daftar Isi

Sambutan Direktur Sejarah dan Nilai Budaya	
Direktorat Jenderal Kebudayaan	iv
Daftar Isi	vi
 BAB I	
Pendahuluan	7
 BAB II	
Dinamika Pelayaran, Perdagangan dan Pelabuhan di Nusantara	
Abad X - XIX	13
 BAB III	
Teknologi dan Pengetahuan Kebaharian	31
3.1 Membangun Perahu	33
3.1.1 Teknik Ikat	33
3.1.2 Teknik Pasak	37
3.2 Rancangbangun Perahu di Asia Tenggara	40
3.3 Musibah di Laut	47
 BAB IV	
Bahariawan Membangun Perahu	59
4.1 Membangun Pinisi pada Masyarakat Bugis	59
4.2 Jenis Perahu	60
4.3 Upacara dalam Pembuatan Pinisi	63
4.3.1 Proses Pembuatan	64
4.3.2 Bahan	66
4.4 Teknologi Pembuatan Perahu pada Masyarakat Madura	66
4.4.1 Jenis Perahu	66
4.4.2 Proses Pembuatan	69



4.4.3 Bahan	69
4.5 Pembuatan Perahu di Jawa	71
4.5.1 Perahu Lesung	71
4.5.2 Perahu Papan/Gading-Gading	72
4.6 Jenis Perahu di Pantai Utara Jawa	73
4.7 Jenis Perahu di Pantai Selatan Jawa	77

BAB V

Pelabuhan-Pelabuhan di Pantai Barat Sumatera yang Bergantung

dari Sumberdaya Alam	81
5.1 Hasil Hutan	83
5.2 Hasil Tambang	86
5.3 Eksploitasi Emas	88
5.4 Pelabuhan-Pelabuhan	91
5.4.1 Lamuri	91
5.4.2 Barus	95
5.4.3 Sibolga	101
5.4.4 Padang	102
5.4.5 Pelabuhan Muaro (Padang)	104

BAB VI

Pelabuhan Kota Cina, Deli: Tempat Bertemunya Pedagang Tamil..... 111

BAB VII

Pelabuhan di Batanghari: Jambi dan Suakkandis 119

7.1 Masa Hindia Belanda	123
7.2 Muara Kumpeh	125
7.3 Bugis Membangun Perahu	127

BAB VIII

Palembang: Pelabuhan Sungai yang Lahir dari Sebuah Wanua 131

8.1 Kawasan Pendukung	132
8.2 Kota Sriwijaya	135
8.3 Kuto Gawang	137
8.4 Beringin Janggut	139
8.5 Kuto Tenguruk	140
8.6 Kuto Besak	141
8.7 Gemeente Palembang	143
8.8 Fasilitas Kota Dagang dan Industri	143
8.9 Pelabuhan	145



BAB IX

Kota Kapur: Pelabuhan Sungai di Tepi Selat	153
9.1 Bangka dan Menumbing dalam Berita Asing	153
9.2 Eksploitasi Bangka	157
9.3 Hunian Dan Pelabuhan Sungai	160

BAB X

Banten: dari Pelabuhan Antarbangsa Menjadi Pelabuhan Nelayan	171
10.1 Kesultanan Banten	175
10.2 Pelabuhan Karangantu	178

BAB XI

Sunda Kalapa: Bandar Multi-Etnis Menjadi Kota Multi-Kultur	181
11.1 Sunda Kalapa	182
11.2 Jayakarta	186
11.3 Batavia	189
11.4 Pulau Onrust	193
11.5 Tanjung Priok	196

BAB XII

Jepara: Pelabuhan di Pulau Muria	201
---	------------

BAB XIII

Jaringan Pelabuhan di Pantai Utara Jawa Timur	205
13.1 Galangan Junk	208
13.2 Pelabuhan Surabaya	211

BAB XIV

Sambas: Pelabuhan di Tepi Muare Ulakan	215
---	------------

BAB XV

Peran Pedagang Bugis-Makassar dan Pelabuhan Makassar Dalam

Pelayaran dan Perdagangan di Nusantara	223
15.1 Pelabuhan Somba Opu, Makassar	227
15.2 Pelabuhan Makassar Sebagai Pusat Perdagangan Teripang di Kawasan Indonesia Timur	230

BAB XVI

Perkembangan Pelayaran, Perdagangan dan Pelabuhan di Bali,

Lombok dan Sumbawa	241
---------------------------------	------------



16.1	Pelabuhan di Pulau Bali Selatan	246
16.1.1	Pelabuhan Kuta	246
16.1.2	Pelabuhan Karangasem	249
16.2	Pelabuhan Ampenan, Lombok	250
16.3	Pelabuhan Bima, Sumbawa Barat	252

BAB XVII

Perebutan Kawasan Perdagangan Maritim dan Pelabuhan-Pelabuhan

di Kawasan Laut Sawu Sejak Abad XVII-XIX	257
17.1 Perebutan Kawasan Laut dan Pelabuhan Antara Portugis dan Belanda Di Flores, Solor dan Timor	257
17.2 Peran Pelabuhan Kupang Dalam Pelayaran dan Perdagangan di Kawasan Laut Sawu	269
17.3 Pelabuhan Lohayong, Solor	280
17.4 Pelabuhan Waingapu, Sumba	282
17.5 Pelabuhan Komodo, Selat Sape Flores Barat	285
17.6 Pelabuhan Ende, Flores Selatan	288
17.7 Pelabuhan Larantuka, Flores Timur	290
17.8 Pelabuhan Haba, Sawu dan Tolamanu (Termanu), Rote	292
17.9 Pelabuhan Adonara dan Lamalera, Lembata	296
17.10 Pelabuhan Maumere, Pulau Flores	299

BAB XVIII

Pelabuhan-Pelabuhan di Indonesia Timur	305
18.1 Pelabuhan Baubau, Buton	305
18.2 Pelabuhan Ambon, Hitu dan Banda	307
18.3 Pelabuhan Ternate dan Tidore	315

BAB XIX

Kebijakan Pemerintah Kolonial Tentang Pelabuhan

di Hindia Belanda Abad Ke-19	319
19.1 Persaingan Inggris dan Belanda, 1816-1870	319
19.2 Liberalisasi Setengah Hati Belanda	321

BAB XX

Penutup	331
Kredit Foto, Peta & Gambar	334
Daftar Pustaka	335





Regio der Nederlandsche bezittingen in 1815.

1. Bandoeng	2. Bandoeng	3. Bandoeng	4. Bandoeng	5. Bandoeng
6. Bandoeng	7. Bandoeng	8. Bandoeng	9. Bandoeng	10. Bandoeng
11. Bandoeng	12. Bandoeng	13. Bandoeng	14. Bandoeng	15. Bandoeng
16. Bandoeng	17. Bandoeng	18. Bandoeng	19. Bandoeng	20. Bandoeng
21. Bandoeng	22. Bandoeng	23. Bandoeng	24. Bandoeng	25. Bandoeng
26. Bandoeng	27. Bandoeng	28. Bandoeng	29. Bandoeng	30. Bandoeng
31. Bandoeng	32. Bandoeng	33. Bandoeng	34. Bandoeng	35. Bandoeng
36. Bandoeng	37. Bandoeng	38. Bandoeng	39. Bandoeng	40. Bandoeng
41. Bandoeng	42. Bandoeng	43. Bandoeng	44. Bandoeng	45. Bandoeng
46. Bandoeng	47. Bandoeng	48. Bandoeng	49. Bandoeng	50. Bandoeng

Indische verkiezingen van 1815.

1. Bandoeng	2. Bandoeng	3. Bandoeng	4. Bandoeng	5. Bandoeng
6. Bandoeng	7. Bandoeng	8. Bandoeng	9. Bandoeng	10. Bandoeng
11. Bandoeng	12. Bandoeng	13. Bandoeng	14. Bandoeng	15. Bandoeng
16. Bandoeng	17. Bandoeng	18. Bandoeng	19. Bandoeng	20. Bandoeng
21. Bandoeng	22. Bandoeng	23. Bandoeng	24. Bandoeng	25. Bandoeng
26. Bandoeng	27. Bandoeng	28. Bandoeng	29. Bandoeng	30. Bandoeng
31. Bandoeng	32. Bandoeng	33. Bandoeng	34. Bandoeng	35. Bandoeng
36. Bandoeng	37. Bandoeng	38. Bandoeng	39. Bandoeng	40. Bandoeng
41. Bandoeng	42. Bandoeng	43. Bandoeng	44. Bandoeng	45. Bandoeng
46. Bandoeng	47. Bandoeng	48. Bandoeng	49. Bandoeng	50. Bandoeng



VERKLARING DER OP DE KAART VOORKOMENDE CIJFERS, ZIJNDE TEVEN EEN OVERZICHT DER POLITIEK-ADMINISTRATIEVE INDEELING.

1. Bandoeng	2. Bandoeng	3. Bandoeng	4. Bandoeng	5. Bandoeng
6. Bandoeng	7. Bandoeng	8. Bandoeng	9. Bandoeng	10. Bandoeng
11. Bandoeng	12. Bandoeng	13. Bandoeng	14. Bandoeng	15. Bandoeng
16. Bandoeng	17. Bandoeng	18. Bandoeng	19. Bandoeng	20. Bandoeng
21. Bandoeng	22. Bandoeng	23. Bandoeng	24. Bandoeng	25. Bandoeng
26. Bandoeng	27. Bandoeng	28. Bandoeng	29. Bandoeng	30. Bandoeng
31. Bandoeng	32. Bandoeng	33. Bandoeng	34. Bandoeng	35. Bandoeng
36. Bandoeng	37. Bandoeng	38. Bandoeng	39. Bandoeng	40. Bandoeng
41. Bandoeng	42. Bandoeng	43. Bandoeng	44. Bandoeng	45. Bandoeng
46. Bandoeng	47. Bandoeng	48. Bandoeng	49. Bandoeng	50. Bandoeng

Indische verkiezingen van 1815.

1. Bandoeng	2. Bandoeng	3. Bandoeng	4. Bandoeng	5. Bandoeng
6. Bandoeng	7. Bandoeng	8. Bandoeng	9. Bandoeng	10. Bandoeng
11. Bandoeng	12. Bandoeng	13. Bandoeng	14. Bandoeng	15. Bandoeng
16. Bandoeng	17. Bandoeng	18. Bandoeng	19. Bandoeng	20. Bandoeng
21. Bandoeng	22. Bandoeng	23. Bandoeng	24. Bandoeng	25. Bandoeng
26. Bandoeng	27. Bandoeng	28. Bandoeng	29. Bandoeng	30. Bandoeng
31. Bandoeng	32. Bandoeng	33. Bandoeng	34. Bandoeng	35. Bandoeng
36. Bandoeng	37. Bandoeng	38. Bandoeng	39. Bandoeng	40. Bandoeng
41. Bandoeng	42. Bandoeng	43. Bandoeng	44. Bandoeng	45. Bandoeng
46. Bandoeng	47. Bandoeng	48. Bandoeng	49. Bandoeng	50. Bandoeng

Indische verkiezingen van 1815.

1. Bandoeng	2. Bandoeng	3. Bandoeng	4. Bandoeng	5. Bandoeng
6. Bandoeng	7. Bandoeng	8. Bandoeng	9. Bandoeng	10. Bandoeng
11. Bandoeng	12. Bandoeng	13. Bandoeng	14. Bandoeng	15. Bandoeng
16. Bandoeng	17. Bandoeng	18. Bandoeng	19. Bandoeng	20. Bandoeng
21. Bandoeng	22. Bandoeng	23. Bandoeng	24. Bandoeng	25. Bandoeng
26. Bandoeng	27. Bandoeng	28. Bandoeng	29. Bandoeng	30. Bandoeng
31. Bandoeng	32. Bandoeng	33. Bandoeng	34. Bandoeng	35. Bandoeng
36. Bandoeng	37. Bandoeng	38. Bandoeng	39. Bandoeng	40. Bandoeng
41. Bandoeng	42. Bandoeng	43. Bandoeng	44. Bandoeng	45. Bandoeng
46. Bandoeng	47. Bandoeng	48. Bandoeng	49. Bandoeng	50. Bandoeng





ALGEMEENE KAART VAN NEDERLANDSCH INDIË

DOOR

S. H. SERNÉ.

1879.

Uitgave van C. L. BRINKMAN Amsterdam.

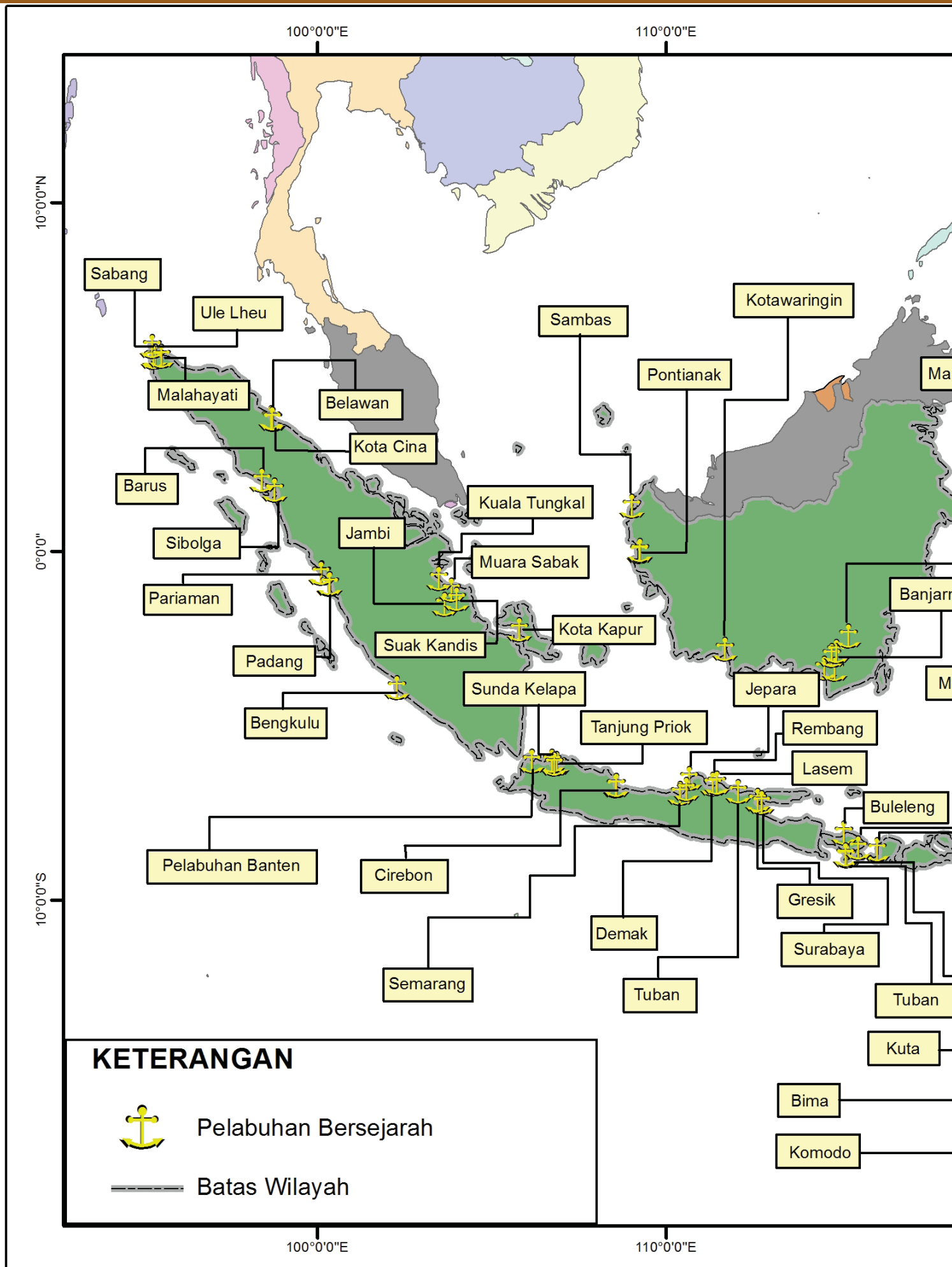
MAAT 1:4.000.000.

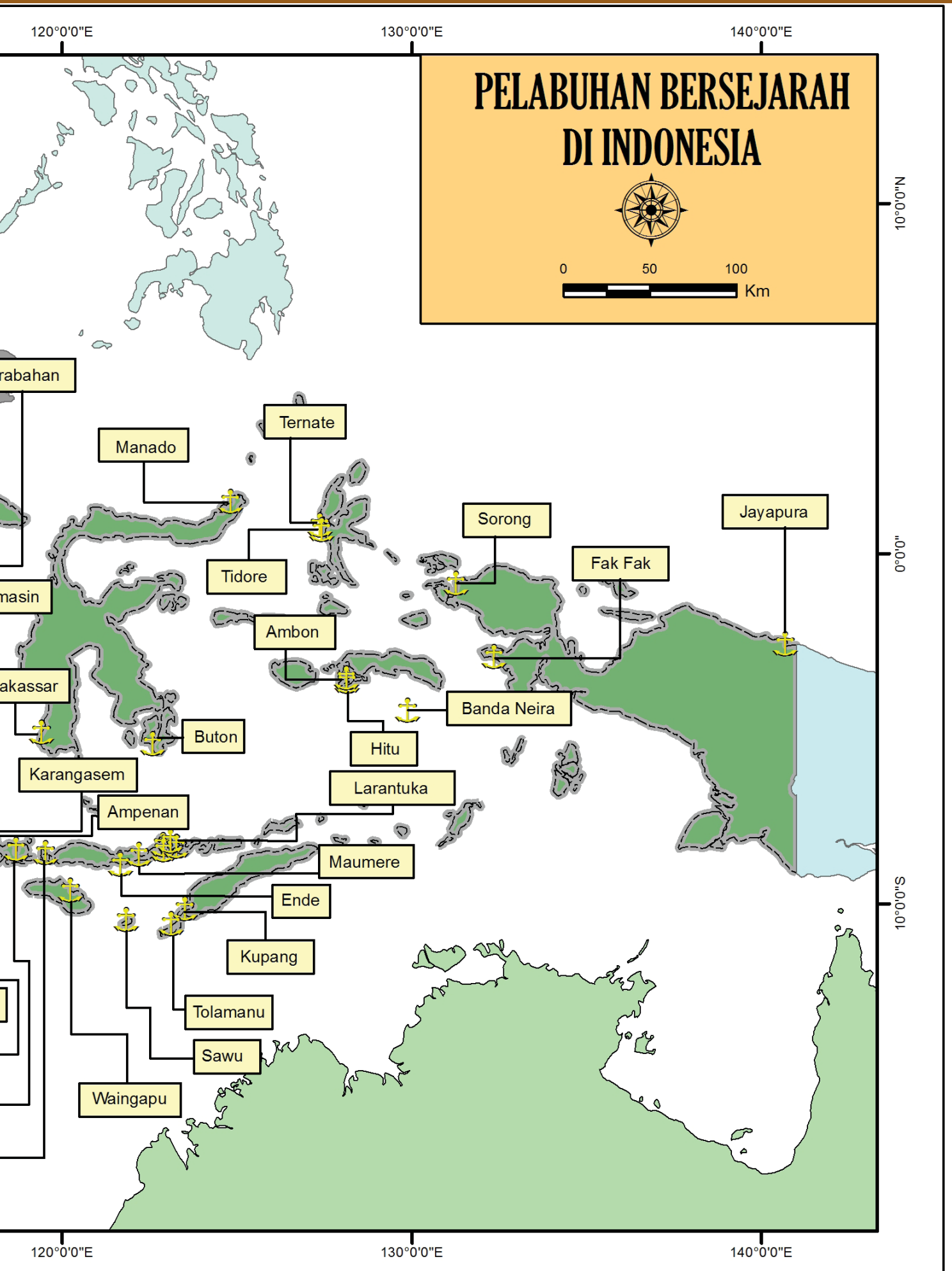
De kaart is voornamelijk bewerkt naar den Algemeenen Atlas van Nederlandisch Indië door P. Baron de Curnbée en W. F. Versteeg, in 60 kaarten Noords zyn de nieuwste Ned. en Eng. Zeevaarten geraadpleegt.
Voor de Orthographie der Indische namen is voorzigtelijk gevolgd het Aardrykskundig en Statistiek Woordenboek van Nederlandisch Indië, Uitgave van P. N. van Kämpen.

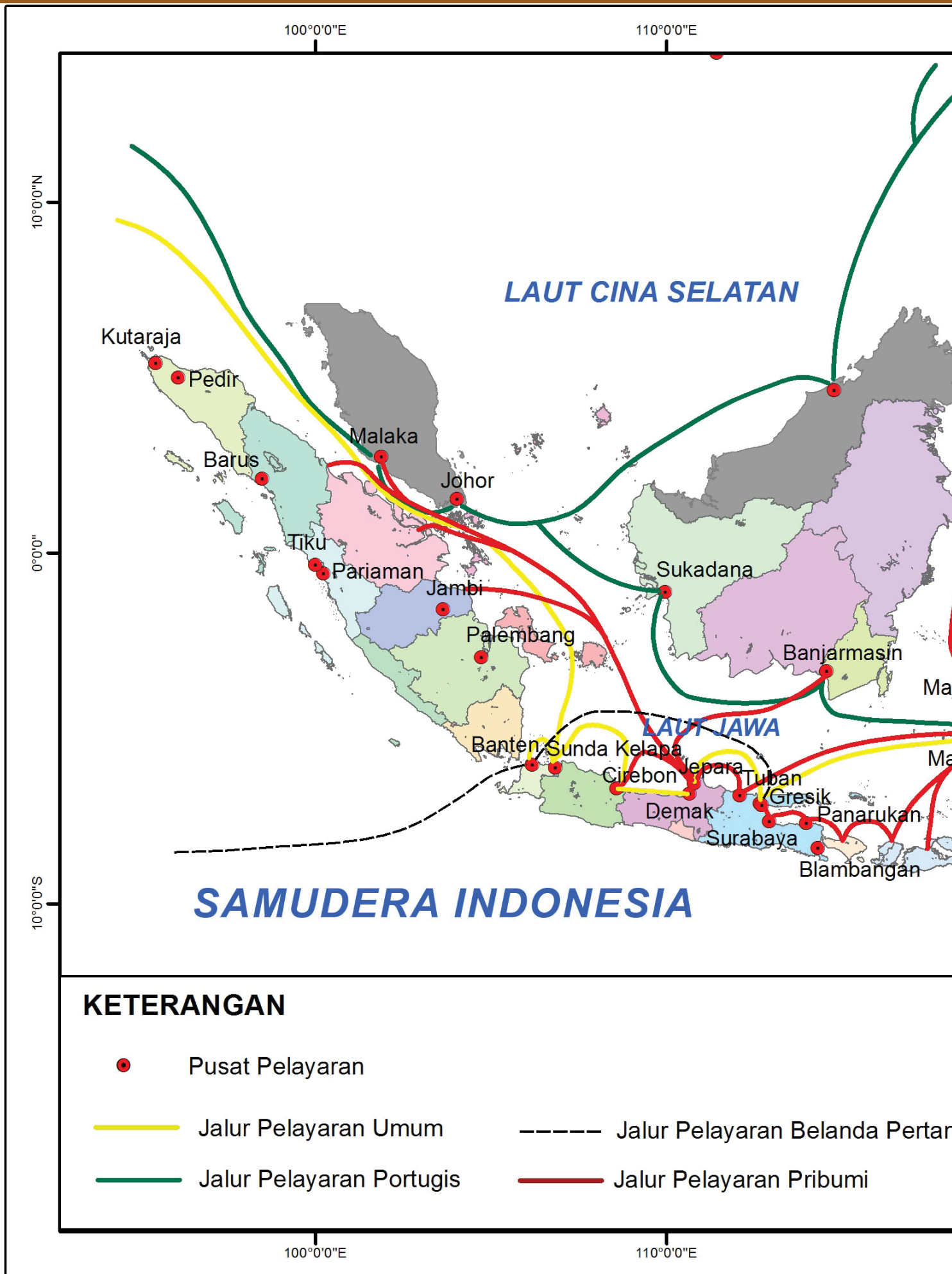
Schaal van 1:4.000.000.

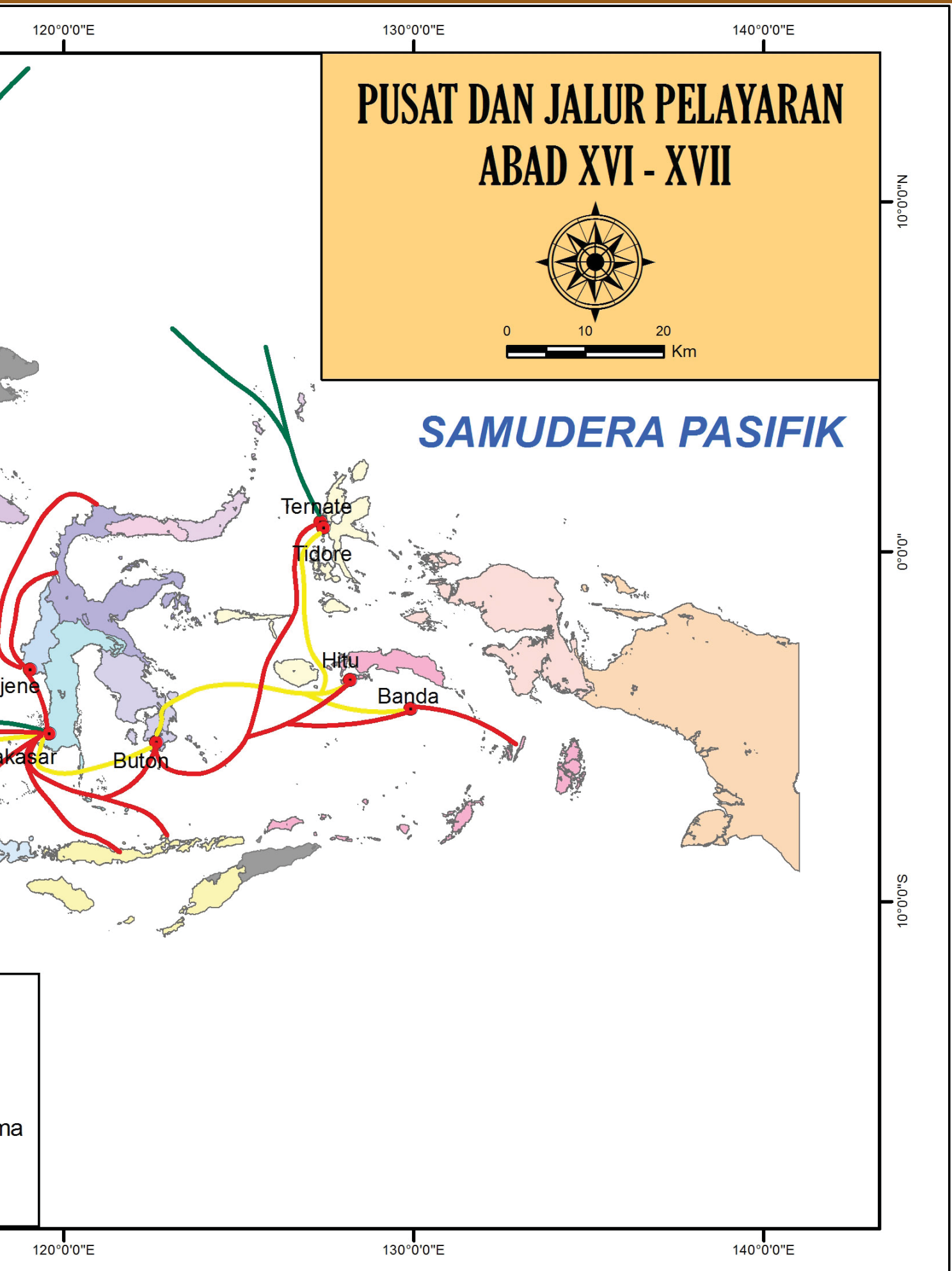


NOTA.
Het 2de deel van de kaart, welke van 12 1/2 tot 15 1/2 graden Oost. breedte en van 130 tot 140 graden Oost. lengte, is niet afgedrukt, omdat de kaart van 1847, welke de kaart van 1825 vervangt, niet afgedrukt is.











Gambaran pelabuhan Melaka

BAB I

Pendahuluan

Sebagai negara yang memiliki dua pertiga luas wilayahnya berupa lautan, sudah selayaknya Indonesia menyandang julukan sebagai Negara *Archipelago*. Negara *Archipelago* bukan hanya berarti Negara kepulauan, melainkan lebih dari itu karena archipelago bermakna negera laut utama, karena archi dalam bahasa Yunani berarti ‘utama’, sedangkan pelages bermakna ‘laut’. Hal ini berarti konsep kewilayahan yang tepat untuk Indonesia adalah Negara kelautan atau negara maritim (Lapian 1992).

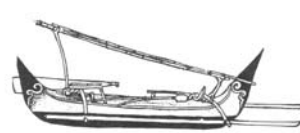
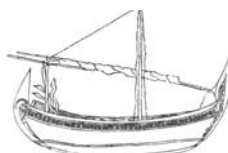
Sebagai Negara Maritim sudah tentu banyak sekali aspek kehidupan masyarakat Indonesia yang sangat terkait dengan laut. Untuk itu kajian sejarah maritim menjadi sangat penting dilakukan karena dengan memahami sejarah maritim masyarakat, kita dapat mengungkap beragam permasalahan dan solusinya. Mengingat laut merupakan media bagi komunikasi lintas budaya warga masyarakat baik ditingkat lokal, regional maupun internasional.

Menurut Fernand Braudel (1981), seorang sejarawan maritim, mengatakan bahwa laut mengandung dinamika yang menciptakan kesatuan, hubungan antar manusia dan antarbangsa melalui transportasi laut, perdagangan dan pertemuan budaya. Selain itu laut juga merupakan jembatan penghubung yang penting dan strategis bagi bangsa Indonesia yang ingin menjadi bangsa yang maju dan diperhitungkan oleh dunia internasional, terlebih letak posisi kepulauan Indonesia yang sangat strategis karena mengapit dua benua (Asia dan Australia) dan menghubungkan dua samudera (Indonesia dan Pasifik).

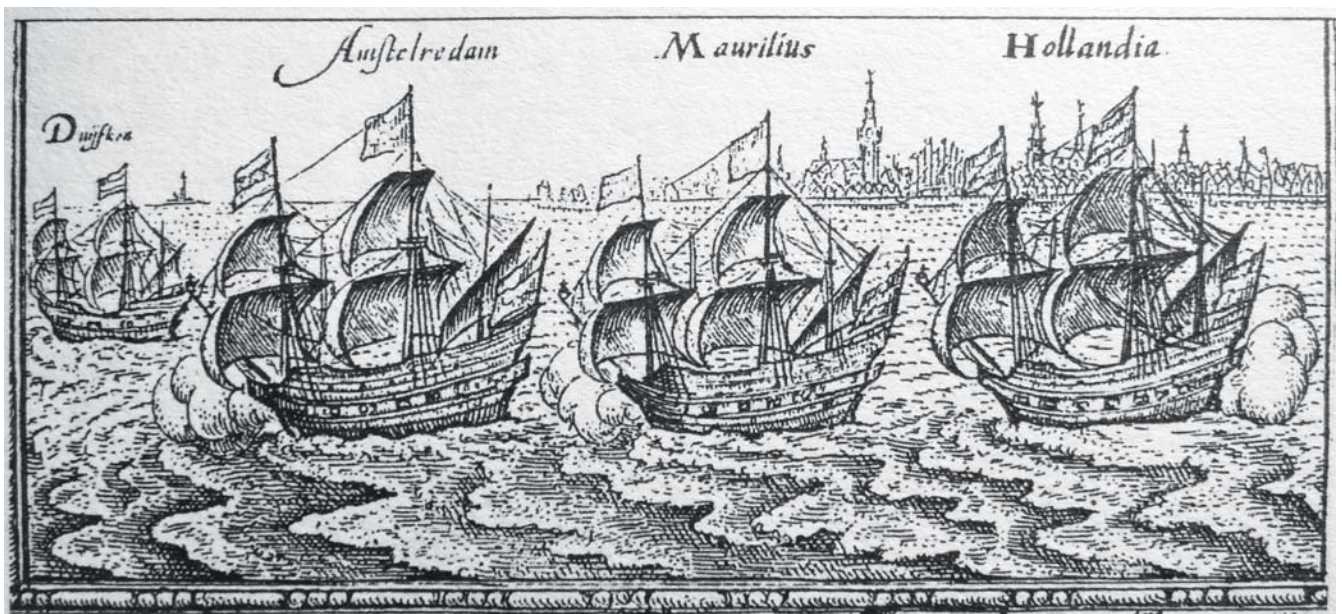


Sejarawan A.B. Lopian mengemukakan bahwa apabila kita berbicara tentang Sejarah Nusantara maka dengan sendirinya aspek maritim akan selalu menonjol. Tanpa aspek ini maka sejarahnya hanya berkisar kepada pulau yang terpisah-pisah. Ada banyak pilihan untuk berlayar dengan sampan, perahu, dan jukung, galai, gobang, lancang, lepa-lepa, londe, padewakang, pencalang, pinisi, rah, soppe, wangkang, dan berbagai sarana angkutan air lainnya. Jenis-jenis angkutan laut tersebut ini mencerminkan kekayaan perbendaharaan alat angkutan yang digunakan untuk mengadakan hubungan antar pulau. Beberapa di antaranya hanya dikenal dalam lingkungan sukubangsa tertentu, sedangkan ada jenis perahu yang tersebar di seluruh Nusantara. Berbagai jenis perahu yang disebut dalam daftar di atas mempunyai tingkat kelayakan laut yang berbeda-beda (Lopian 1992, 4).

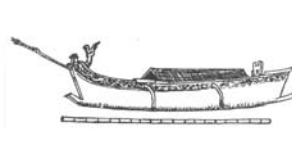
Seiring dengan kemajuan teknologi pembuatan perahu, dikembangkan pula keterampilan navigasi disertai pengetahuan geografi untuk mengenal lokasi yang dikunjungi; hidrografi untuk mengetahui arus laut pada waktu tertentu dan alur pelayaran yang aman; meteorologi untuk mempelajari gerak angin yang bisa dimanfaatkan; astronomi untuk memahami peredaran bulan dan bintang yang dapat jadi pegangan dalam menentukan arah, dan lain-lain ilmu pengetahuan sebagai penunjang dalam melaksanakan perjalanan lintas laut yang tepat. Ilmu tradisional yang berkembang itu telah mampu untuk memenuhi keperluan penyelenggaraan pelayaran dan perdagangan antar pulau di masa lalu dan memberi penjelasan atas permasalahan dan pertanyaan yang muncul sekitar penyelenggaraan pelayaran itu. Pendekatan sejarah maritim Indonesia hendaknya melihat seluruh wilayah perairannya sebagai pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah itu. Dalam proses perkembangannya tingkat integrasi bisa berbeda-beda baik secara geografis maupun secara politis, ekonomis, sosial dan kultural. Pada tahap awal kegiatan hanya terbatas pada suatu wilayah teluk kecil atau selat sempit tempat masyarakat lokal menyambung hidup sebagai nelayan, akan tetapi dengan berkembangnya teknologi perkapalan dan pelayaran maka wilayah kegiatannya bisa meluas sampai ke perairan yang lebih jauh. Sementara itu kekuatan ekonomi dan politik bisa saja memperluas wilayah pengaruhnya dalam satu wilayah kekuasaan yang lebih besar (Lopian 1992, 5-6).



Dengan pendekatan sistematis demikian, yakni wilayah perairan Indonesia sebagai kesatuan dari berbagai satuan bahari (*sea systems*), maka proses integrasi dapat dipahami berdasarkan sejarah masing-masing sistem itu yang kian berkembang menjadi satuan yang lebih besar seperti Laut Jawa, Laut Flores, dan Laut Banda –yang pada masa kemudian bersama-sama merupakan wilayah inti dari kepulauan Indonesia. Bagi sebuah negara kepulauan, *heartland* atau wilayah inti bukan satu pulau, melainkan satu wilayah maritim yang sentral letaknya. Jadi dengan pemahaman sejarah melalui studi aneka ragam satuan maritim, maka penjelasan proses integrasi berbagai unit ini bisa membuka peluang-peluang baru untuk membuat deskripsi dan analisis sejarahnya. Seperti Selat Makassar yang mempersatukan pantai barat pulau ini dengan pantai timur pulau Kalimantan, seperti halnya juga dengan Laut Flores di sebelah selatan yang memungkinkan perahu Bugis dan Makassar menjalin hubungan dengan Sumbawa, Lombok, dan pulau-pulau lain yang lebih jauh lagi. Kontak perdagangan antar sukubangsa di wilayah perairan (laut) tentunya dimainkan oleh sukubangsa pengembara di laut dimana mereka yang berada di sebelah barat Indonesia disebut Orang Laut (Suku Laut, Rakyat Laut, dsb) dan di bagian timur dikenal sebagai Orang Bajau [mereka sendiri menyebut dirinya Orang Sama]. Seperti halnya di desa Labuhanbajo di Teluk Tomini dan Labuhanbajo di Manggarai (Flores Barat).



Iring-iringan armada niaga VOC dibawah pimpinan Cornelis de Houtman.



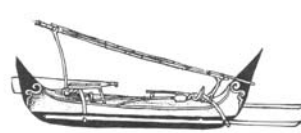
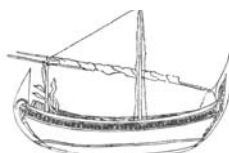
Sebagai pengembara mereka mengadakan pelayaran ke berbagai perairan nusantara dan di mana-mana menjalin hubungan dengan penduduk setempat. Di samping itu Bajau atau bajo sebagai nama tempat ditemukan pula di Kepulauan Anambas di Laut Cina Selatan, di bagian timur pulau Sumbawa, di Teluk Bima, dan di pantai timur Kalimantan (Lapian 1992, 9-10).

Untuk itulah pemahaman tentang hal tersebut diperlukan penelitian sejarah maritim yang dapat menguak dinamika kemaritiman tersebut pada masa lalu sehingga kita dapat belajar dan mengambil hikmah dari peristiwa sejarah kemaritiman di Indonesia.

Dalam kaitan dengan studi sejarah maritim, aspek pelabuhan merupakan subyek yang sangat penting untuk diketahui. Karena fungsi laut sebagai jembatan penghubung tidak akan berjalan baik tanpa kehadiran pelabuhan-pelabuhan yang bertebaran di seluruh wilayah kepulauan Indonesia. Kota-kota pantai baik yang kecil maupun yang besar merupakan kota-kota pelabuhan yang menjadi titik simpul perdagangan laut dan tempat berkumpulnya kapal-kapal dan pedagang baik lokal maupun asing. Hal ini berarti kota pelabuhan merupakan 'market place' yang memiliki berbagai fungsi.

Menurut Rhoads Murphey, konsep tentang pelabuhan memiliki dua arti, pertama adalah *harbor* yang mengacu kepada konsep fisik pelabuhan sebagai tempat berlindungnya kapal-kapal, kedua; *port* yang mengacu kepada konsep ekonomi, yaitu pelabuhan sebagai tempat atau pusat tukar menukar atau keluar masuknya barang perdagangan antara daerah pedalaman dan daerah di luar wilayah. Sedangkan menurut R. Bintarto, pelabuhan memiliki tiga arti, 1. Arti ekonomis, pelabuhan sebagai tempat ekspor-impor dan kegiatan ekonomi lainnya, 2. Arti budaya, pelabuhan sebagai tempat pertemuan berbagai kebudayaan yang dibawa oleh para saudagar yang berasal dari berbagai bangsa, 3. Arti politis, karena pelabuhan memiliki potensi ekonomi yang besar dan menjadi urat nadi perekonomian Negara sehingga harus dipertahankan keberadaannya (Trisulistiyono 2004, 104-105).

Dalam mengkaji sejarah pelabuhan diperlukan alat analisa untuk melihat pelabuhan sebagai kajian sejarah perkotaan tepi pantai yang memiliki karakteristik yang unik, baik dalam aspek ekonominya, tata ruangnya (spasialnya), aspek sosial-politik, teknologi perkapalan, jaringan pelayaran dan juga dinamika budayanya. Dengan demikian kajian tentang sejarah pelabuhan di Nusantara ini merupakan subyek yang

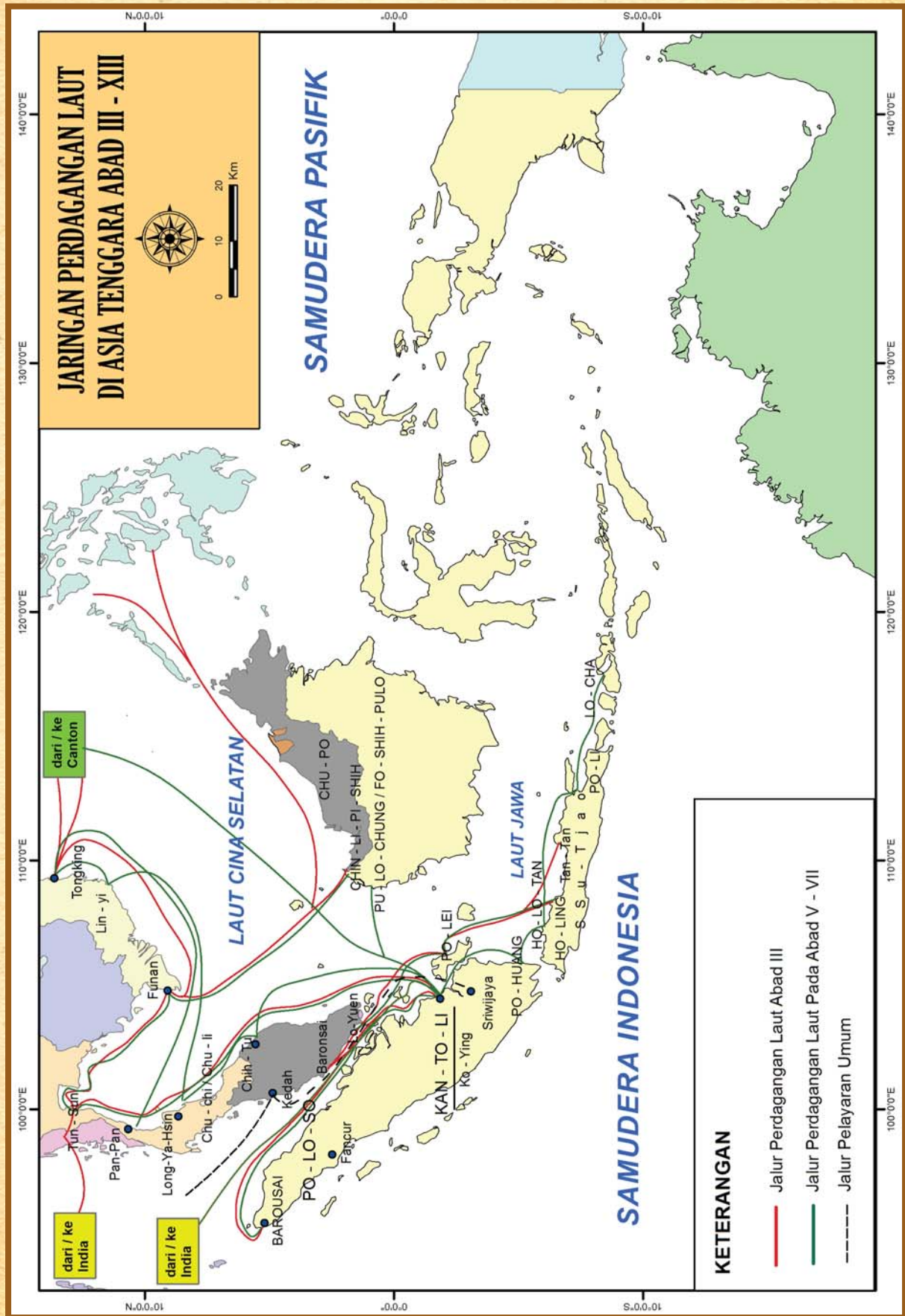


penting untuk menggali atau merekonstruksi dinamika kemaritiman Nusantara yang pernah jaya di masa lalu, bahkan pada saat kehadiran bangsa Eropa di abad ke-16 sampai abad ke-18 masih menyisakan kebesaran maritim bangsa Indonesia di masa lalu.

Penulisan tentang Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia ini akan menyoroti dinamika pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang pernah berperan penting dalam dinamika perekonomian dan politik di Nusantara sejak masa kuno hingga kurun kolonial. Namun ada beberapa catatan bahwa beberapa pelabuhan besar masa kuno hingga abad ke-19 pernah berperan besar namun kemudian berangsur-angsur tenggelam, seperti halnya pelabuhan Barus di pantai barat Sumatera Utara, Samudera Pasai, Sibolga, Jambi, Palembang, Banten, Demak, Jepara, Lasem, Tuban, Ampenan, Somba Opu (Makassar), Ternate, Tidore dan lain-lainnya.

Kajian ini selain menggunakan perspektif sejarah juga menggunakan kajian geografi sejarah dalam hal ini atlas sejarah untuk memperkenalkan para pembaca dengan peta atau lokasi-lokasi dimana pelabuhan-pelabuhan tersebut berada.

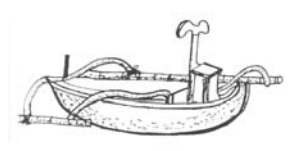
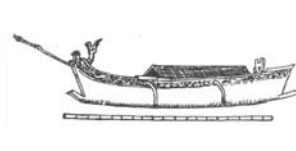
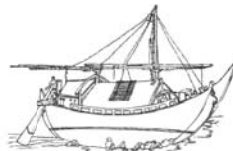




BAB II

Dinamika Pelayaran, Perdagangan dan Pelabuhan di Nusantara Antara Abad Ke-10 Sampai Abad Ke-19

Letak geografis kepulauan Indonesia yang berada dalam jalur pelayaran dan perdagangan yang ramai antara Asia Timur dengan Asia Selatan dan Asia Barat membuat laut, selat, dan pulau-pulau yang berada di sekitar Selat Karimata dan Selat Malaka menjadi tempat persinggahan kapal-kapal dagang dari berbagai penjuru tempat. Selain itu hasil produk yang terkenal sebagai mata dagangan ekspor yang sangat laris di pasaran adalah cengkeh, pala, bunga pala, kayu cendana, lada, dan lain sebagainya merupakan produk lokal Nusantara. Sehingga sudah sejak masa sebelum abad ke-10, banyak kapal dagang dari Cina, India, Arab, Malaka, Jawa, Bugis, Makasar, dan berbagai suku di Nusantara yang menjadi pedagang dengan mengunjungi wilayah-wilayah yang menjadi penghasil produk yang diinginkan. Cengkeh dihasilkan dari Ternate, Tidore, Halmahera, Seram, dan Ambon, sementara pala dan bunga pala banyak dihasilkan di kepulauan Banda. Kayu cendana banyak dihasilkan di Pulau Timor dan Sumba, sedangkan lada banyak dihasilkan dari Banten, Lampung, dan pesisir timur dan utara Pulau Sumatera.



*Barang-barang import dari
Persia dan Cina yang ada di
Nusantara*



Adanya perbedaan produk dari masing-masing daerah, kemudian memunculkan sistem pertukaran dan jual beli di banyak pelabuhan di Nusantara, di mana kapal-kapal asing dan lokal saling menukarkan barang-barangnya, seperti tekstil, keramik, sutera, alat-alat logam, beras, dan lain-lain dengan produk-produk setempat. Sejak itulah wilayah Nusantara bagian tengah dan timur kemudian menjadi jalur pelayaran dan perdagangan yang cukup ramai.

Dalam dunia pelayaran selama abad ke-16 sampai abad ke-18, pengetahuan tentang sistem angin dan musim menjadi pengetahuan yang penting untuk dimiliki para pelaut. Karena bagaimanapun juga kapal layar mereka sangat membutuhkan tiupan angin yang secara berkala berubah sesuai dengan musimnya. Dengan mengikuti sistem angin ini maka para pedagang dapat memperkirakan keberangkatan atau kepulangan perahu-perahu mereka. Bahkan beberapa nama angin diberi nama sesuai dengan arah angin yang datang ketika kapal sedang berlayar, seperti angin buritan atau angin haluan, nama yang lain misalnya angin turutan yang mendorong keras dari arah buritan, angin sakal yang menghambat pelayaran karena bertiup dari depan, dan angin paksa yang membuat kapal-kapal terpaksa membuang sauh di pelabuhan atau di teluk demi keamanan dari ancaman badai (Poesponegoro 1984, 101-102).

Letak kepulauan Nusantara di tengah-tengah garis katulistiwa (equator) menyebabkan di sebelah selatan katulistiwa bertiup Angin Pasat Tenggara dan di sebelah utara katulistiwa bertiup Angin Pasat timurlaut yang bertiup sepanjang tahun. Namun karena letak Nusantara adalah di antara benua-benua yang berbeda tekanan udaranya dan posisi peredaran bumi terhadap matahari, membuat angin yang bertiup berubah arah ketika melintasi katulistiwa. Angin tenggara berubah menjadi angin baratdaya sedangkan angin timurlaut berubah menjadi angin baratlaut. Pada bulan-bulan Desember sampai Pebruari bertiup angin barat dan pada bulan September sampai Nopember bertiup angin timur. Pada saat-saat itu kapal-kapal dapat berlayar dari



Aceh, Malaka, Jawa, dan Makasar berangkat ke arah Maluku dengan angin barat, sedangkan mereka pulang dengan dorongan angin timur kembali ke tempat asal kapal-kapal dagang tersebut. Dengan mengikuti pola angin yang sama kapal-kapal dari India dapat berangkat ke arah Malaka dan sebaliknya (Poesponegoro 1984, 102).

Untuk perjalanan ke arah Campa, Cina, Vietnam, dan negeri-negeri di Asia Timur, kapal-kapal dagang dapat berlayar pada bulan Juni sampai Agustus ketika angin bertiup ke arah utara. Kemudian kapal tersebut dapat kembali ke selatan pada bulan September sampai Desember dengan mengikuti angin yang bertiup ke selatan (Poesponegoro 1984, 103).

Dalam satu contoh, adanya hubungan pelayaran dan perdagangan awal antara India dengan Nusantara, dapat kita lihat dari ditemukannya sebuah prasasti berbahasa Tamil (India Selatan) yang berangka tahun 1088 M. Prasasti ini menggambarkan adanya hubungan dagang antara Sumatera dan India sejak 1088 M, karena ternyata isi dari prasasti ditulis oleh perkumpulan pedagang asal Tamil di Barus, Sumatera Utara. Dalam ulasan lain digambarkan bagaimana komoditi kapur Barus telah dikenal luas di kalangan pedagang Arab dan India bahkan produk ini juga diperdagangkan sampai Eropa. Kapur barus ini merupakan bahan wewangian dan obat-obatan yang dipergunakan di Arab dan India. Selain itu ditemukannya keramik-keramik Cina di Barus menunjukkan sudah adanya hubungan perdagangan antara Cina dengan Barus di pantai barat Sumatera Utara (Guillot, *ed.* 2002).

Dengan demikian sudah sejak lama hubungan perdagangan antara Nusantara dengan daerah-daerah di Asia Barat, Asia Selatan, dan Cina berlangsung. Dari beberapa keterangan pelaut Portugis, mereka mengatakan bahwa para pelaut di Asia dan juga di Nusantara sudah menggunakan peta dan alat-alat navigasi seperti yang dimiliki oleh Portugis. Tambahan lagi banyak kapal-kapal Portugis ataupun Belanda yang melakukan pelayaran menuju kepulauan Nusantara menyewa tenaga navigator dari masyarakat setempat (Poesponegoro 1984, 104-107).

Kondisi geografis kepulauan Nusantara yang dilingkupi laut dan selat, menjadikan wilayah pantai di Nusantara sangat panjang dan luas, sehingga mata pencaharian penduduk juga sangat tergantung dari mengolah hasil laut. Kegiatan ini sudah tentu membutuhkan alat transportasi yang dapat dipakai untuk berlayar ke tengah laut menangkap ikan atau menyeberangi laut dan selat untuk berdagang dengan daerah seberang selat atau laut.





Candi Borobudur di Magelang Jawa Tengah di bangun pada abad ke-9 M



Relief perahu pada dinding candi Borobudur



Namun penduduk di Asia Tenggara dan Indonesia sejak abad ke-16 mampu membuat kapal dengan konstruksi badan kapal terbuat dari papan. Dalam penelitian Antony Reid disebutkan bahwa kapal-kapal yang berlayar di Asia Tenggara dan Indonesia jauh lebih besar dengan dua atau tiga tiang, lambung yang berpasak, dan kemudi kembar. Selain itu kapal-kapal dengan berat ratusan ton juga dibuat di galangan kapal di pantai utara Jawa. (Reid 1999)

Dalam kebudayaan Nusantara kemampuan membuat perahu sudah mereka miliki sejak lama. Perkembangan perahu-perahu bercadik yang dibuat secara sederhana dari kayu yang dilubangi tengahnya seperti lesung dan diberikan kayu penyeimbang di kiri dan kanan badan kapal. Gambar Relief kapal besar bercadik pada candi Borobudur memperlihatkan kemampuan bahari masyarakat terutama yang digunakan di pantai utara Jawa pada abad ke-9 M.



Nelayan Lamalera diatas perahu Peledang, Lembata Selatan



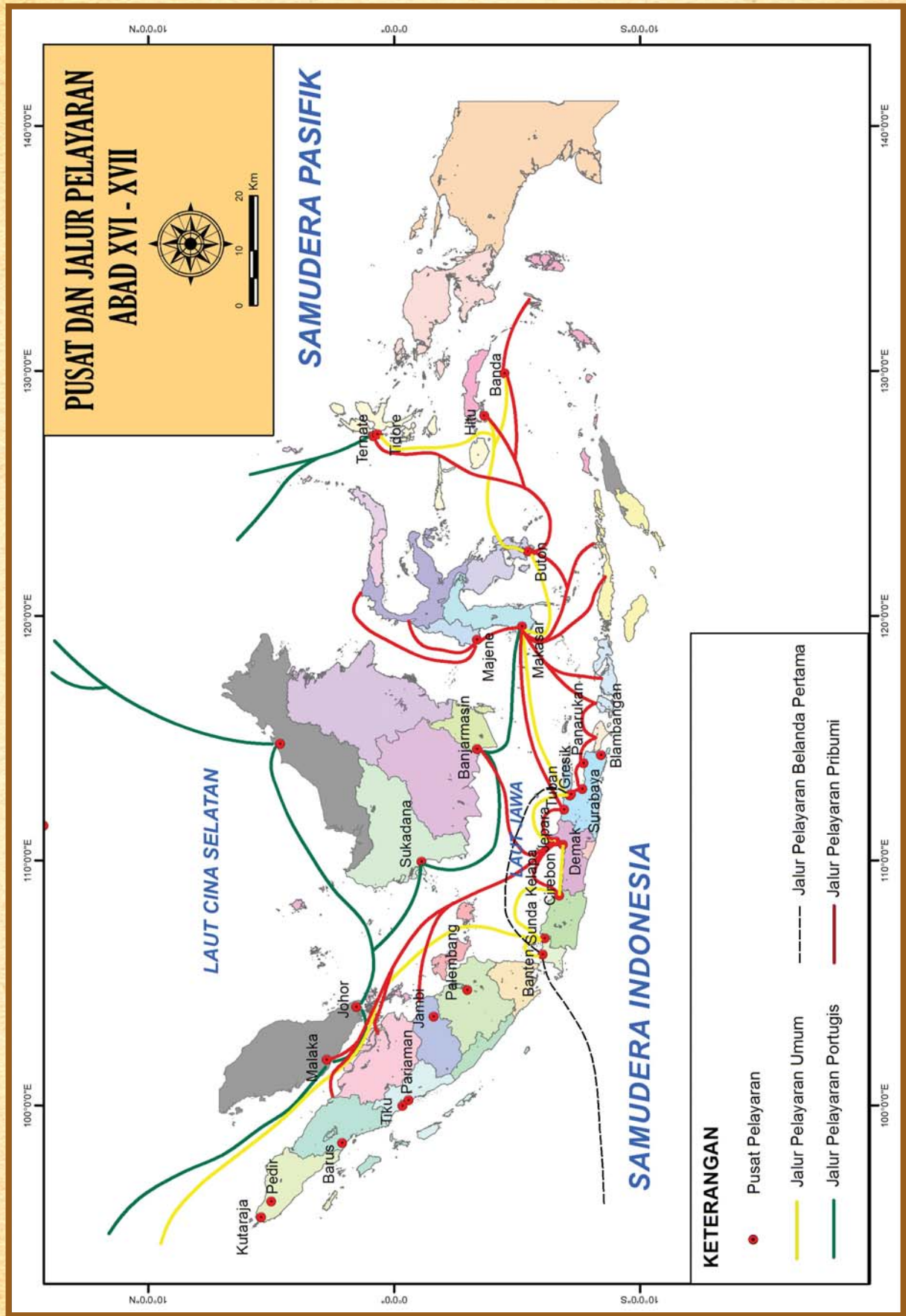
*Kayu Cendana, komoditas
eksport dari Timor dan
sekitarnya*



Pantai utara Jawa dalam laporan Portugis merupakan pusat penghasil kapal-kapal berbadan besar selain yang didatangkan dari Pegu, Burma. Kapal jenis jukung, mayang janggolan, golek, lambo, padewakang, pinisi, peledang, kora-kora, Ternate, Tidore, dan sebagainya menunjukkan keanekaragaman jenis kapal di Nusantara. Banyaknya jenis kapal tersebut menunjukkan pula kemampuan masyarakat mampu membuat kapal yang baik untuk pelayaran jarak jauh maupun jarak dekat.

Barang-barang yang diperdagangkan dalam pelayaran dan perdagangan di Nusantara itu sangat banyak dan bervariasi. Beberapa daerah menjual produk setempat yang tidak diproduksi di tempat lain seperti cengkeh, pala, bunga pala, kayu manis, kayu cendana, kayu sapan, sagu, beras, dan sebagainya. Mereka menjualnya kepada para pedagang yang datang dengan menukarkannya dengan barang-barang dari Cina, Asia Barat, dan India, seperti sutera, kain yang halus, kain yang kasar, porselain, alat-alat logam, batu permata, senjata api, dan sebagainya. Barang-barang ini seringkali dipertukarkan secara barter atau dengan mata uang perak atau emas (Poesponegoro 1984, 144-148). Rmainya perdagangan dan pelayaran tidak terlepas dari peran bandar atau pelabuhan yang menyediakan bermacam fasilitas bagi para pedagang yang hendak menjual atau membeli barang dagangan. Pelabuhan-pelabuhan ini menyebar mulai dari bagian utara, timur, dan selatan Pulau Sumatera, Semenanjung Tanah Melayu, sepanjang pantai utara Jawa, Sulawesi Selatan, Nusa Tenggara, kepulauan Maluku, dan begitu banyak yang lainnya di pulau-pulau besar dan kecil.





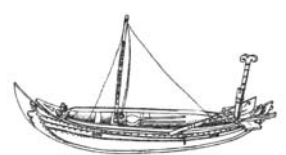
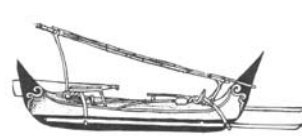
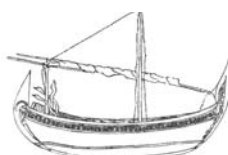
Namun perdagangan yang paling utama pada abad ke-16 sampai 18 adalah rempah-rempah. Rempah-rempah inilah yang menarik perhatian bangsa Eropa berdatangan ke Nusantara dengan melakukan pelayaran samudera menyusuri pantai Afrika menuju ke India dan Selat Malaka. Sepertinya rempah-rempah yang produksinya lebih sedikit dibandingkan produksi beras, tekstil, tuak, dan ikan asin ini telah menjadi produk yang sangat dicari karena harganya yang mahal. Di samping itu rempah-rempah yang terdiri dari cengkeh, pala, dan bunga pala hanya tumbuh di kepulauan Maluku. Cengkeh hanya dihasilkan di Ternate, Tidore, Makian, dan Moti. Kemudian pada abad ke-16 pohon cengkeh juga ditanam di Pulau Bacan, Ambon, dan Seram. Sedangkan bunga pala hanya tumbuh di kepulauan Banda dan Seram Selatan. Sementara itu hasil hutan berupa kayu cendana juga merupakan mata dagangan yang laku di pasaran Cina dan India sehingga kayu cendana yang berasal dari Timor tersebut memiliki nilai jual yang tinggi.

Tomé Pires dalam pelayarannya tahun 1515 di Maluku, menuliskan pendapatnya tentang tanaman rempah-rempah dan kayu cendana, sebagai berikut:

Pedagang Melayu mengatakan bahwa Tuhan menciptakan Timor untuk kayu cendana dan Banda untuk bunga pala (*fuli*) dan Maluku untuk cengkeh, dan barang dagangan ini tidak dikenal di tempat lain di dunia kecuali di tempat itu (Reid 1999, 2-4).

Laporan Tome Pires di atas menunjukkan bahwa produk rempah-rempah dan kayu cendana merupakan mata dagangan ekspor yang menjanjikan keuntungan besar bagi para pedagang. Para pedagang dari Jawa, Bugis, Makasar, Melayu, dan lain-lain berbondong-bondong berdatangan ke Maluku dan Nusa Tenggara bagian timur untuk membeli rempah-rempah dan kayu cendana. Di sana para pedagang menukarkan barang-barang yang mereka bawa dari tempat asalnya atau dari Cina dan India, seperti beras, tekstil, benda logam, sutera, porselen/keramik, dan lain sebagainya.

Armada Portugis pertama kali melakukan pelayaran ke Nusantara dibawah pimpinan Affonso d'albuquerque, sekaligus menaklukkan Bandar Malaka pada tahun 1511 yang dikenal sebagai pasar rempah-rempah di Asia Tenggara. Namun kenyataannya Malaka hanyalah gudang rempah-rempah, sedangkan penghasil rempah-rempah ada di kepulauan Maluku. Dengan demikian maka segera dikirim armada kapal ke Maluku, terutama ke Ternate dan Tidore. Selama hampir setengah abad kekuatan



Portugis mendominasi Maluku, sampai kemudian mengalami kemerosotan dan puncaknya, adalah ketika kekuatan Portugis berhasil diusir dari Ternate (Reid 1999, 17-18, 27).

Tetapi kelemahan Portugis diakibatkan oleh ketidakmampuan armadanya mengamankan jalur pelayaran di Selat Malaka dan juga Goa di India Selatan, sehingga banyak kapal dagang yang membawa rempah-rempah dan produk lain dari Indonesia bagian tengah dan timur tidak singgah ke Malaka namun melalui jalur pantai barat Sumatera, Aceh, dan kepulauan Maladewa, menyeberangi Lautan Indonesia/Teluk Benggala dan langsung menuju ke Laut Merah. Jalur baru ini membuat Portugis tidak lagi menjadi pusat bagi pasaran Eropa, karena produk rempah-rempah mengalir melalui Mesir dan Laut Tengah (Reid 1999, 27).

Pada akhir abad ke-16 orang-orang Belanda mulai berdatangan ke Nusantara untuk mencari rempah-rempah langsung ke tempat produksinya di Maluku. Kegairahan para pelaut dan kapal-kapal dagang Belanda mengunjungi Nusantara disebabkan antara lain karena pecahnya perang kemerdekaan Belanda terhadap Spanyol selama 1560 sampai 1648. Sementara orang-orang Belanda adalah pedagang yang melayari rute Lisabon, Portugal, dan Eropa Utara. Tetapi pemerintah Spanyol yang menguasai Portugal melarang kapal-kapal dagang Belanda membeli rempah-rempah dari Lisabon. Pelayaran pertama kapal-kapal Belanda dipimpin oleh Cornelis de Houtman, yang berangkat tahun 1595 dan tiba di Pelabuhan Banten, Jawa Barat pada tahun 1596. (Ricklefs 1998, 36-38).

Penyebab lain dari pelayaran orang Belanda dipengaruhi oleh penerbitan buku *Itinerario naer Oost ofte Portugaels Indien* (Catatan Perjalanan ke Timor atau Hindia Portugis) karya Jan Huygen van Linschoten. Van Linschoten adalah seorang pelaut Belanda yang bekerja pada armada Portugis yang melakukan pelayaran perdagangan di kepulauan Nusantara pada awal abad ke-16. Dalam bukunya tersebut dia menuliskan dengan baik keindahan pohon penghasil rempah-rempah dan keajaiban buah itu, yang memiliki khasiat penyembuh bermacam penyakit. Tulisannya tentang pala, bunga pala, dan cengkeh diuraikan sebagai berikut:

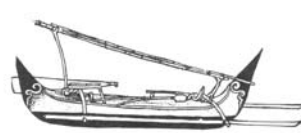
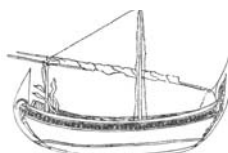
Buah, biji, bunga pala dan cengkeh



Pohon-pohon yang membuahkan pala dan bunga pala itu tidak berbeda dengan pohon buah pir, tetapi daunnya lebih pendek dan bundar, baik untuk peneyembuh sakit kepala, untuk ibu dan untuk syaraf. Pala terbalut oleh tiga jenis kulit. Yang paling utama dan paling luar seperti daging kelapa, yang membalut buahnya, adalah bunga pala, yang berguna bagi obat-obatan. Buah pala menenangkan otak, menajamkan daya ingat, menghangatkan dan menguatkan tenggorokan, mengusir angin dari tubuh, menyegarkan nafas, melancarkan kencing dan menghentikan muncet, bunga pala terutama baik untuk selesma dan untuk pria yang lemah, menghilangkan rasa marah dan memudahkan buang angin. Pohon cengkeh banyak dahannya dan bunganya tidak sedikit, yang kemudian menjadi buah-buah yang dinamakan 'cloves' karena bentuknya mirip cakar atau 'claws'. Cengkeh banyak digunakan untuk memasak daging maupun meramu obat. Air cengkeh hijau yang disuling harum baunya, dan menguatkan jantung, yang sakit cacar menjadi berkeriat dengan cengkeh, bunga pala, dan cabe hitam. Cengkeh memperkuat hati, tenggorokan, jantung, melancarkan pencernaan, memudahkan ke luarnya kencing, dan bila ditaruh di mata dapat memelihara penglihatan (Laporan Van Lindsschotten 1595 dalam Hanna 1996, 9-10).

Daya tarik rempah-rempah dari kepulauan Maluku telah menarik kedatangan para pedagang pribumi dengan membawanya ke pusat-pusat pasar perdagangan di Jawa dan di Malaka. Dari Bandar Malaka inilah rempah-rempah menyebar ke Cina, India, Asia Barat, dan Eropa. Laporan Van Lindsschotten di atas membawa pengaruh bagi pelayaran kapal-kapal Belanda ke Maluku untuk mencari rempah-rempah. Perjalanan kapal-kapal dagang asing dan pribumi terutama dari arah barat ke Maluku menjadikan rute laut yang menyusuri Laut Jawa, Laut Flores, dan Laut Banda menjadi sangat ramai. Sudah barang tentu kapal-kapal tersebut akan menyinggahi daerah-daerah di Nusa Tenggara sebagai tempat transit. Di samping itu daerah Nusa Tenggara juga menghasilkan produk-produk yang laku di kalangan pedagang asing terutama hasil kayu cendana, madu, lilin, dan kayu sapan.

Ramainya perdagangan rempah-rempah dan berbagai produk lainnya menjadikan India Timur (*East Indies*) bukan hanya menjadi kutub yang menarik namun juga menjadi jalur persilangan yang sibuk bagi pelayaran dan perdagangan. Posisi Selat



Malaka menjadi sangat strategis bagi lalu lintas pelayaran, terutama bagi kota Malaka yang berdiri sejak awal abad ke-15. Adanya hubungan pelayaran antara Malaka dan Maluku, menjadikan pelabuhan Malaka menjadi pasar rempah-rempah asal Maluku, yaitu cengkeh dan pala. Pelabuhan Malaka terus berkembang sebagai penyedia sarana pelabuhan, peralatan rumah tangga, membentuk lembaga perlindungan bagi keamanan kapal-kapal asing, penyediaan komoditi dari berbagai wilayah. Di antara orang asing yang menjadi pedagang dalam jumlah besar adalah penduduk muslim asal Gujarat dan Calicut. Pedagang Hindu asal Coromandel yang dikenal dengan *Keling* juga banyak yang menjadi pedagang yang melayari rute India-Malaka. Menurut Tomé Pires, antara empat sampai lima ribu pelaut datang dan pergi dari Pelabuhan Malaka. Para pedagang asal Gujarat inilah yang membawa lada dan rempah-rempah sampai ke wilayah Timur Tengah dan sekitar Laut Mediterania (Braudel 1991, 526-528).

Ramainya Bandar Malaka membuat banyak para pedagang dari Jawa, Bugis, Makasar, dan dari daerah lain di Indonesia bagian timur, membawa komoditi asal Maluku yang sangat laku di pasaran India dan Cina. Namun jangan lupa bahwa pelayaran ke Maluku mau tidak mau melewati Laut Flores dimana berhimpun beberapa pulau besar dan kecil, seperti Flores, Alor, Pantar, Timor, dan lain-lain. Dalam beberapa laporan, produk kayu cendana asal Timor dan juga Sumba sangat laku di pasaran Cina. Dengan demikian wilayah tersebut sudah tersentuh dinamika pelayaran dan perdagangan yang sangat ramai.

Kejatuhan Malaka pada tahun 1511 akibat serangan Armada Portugis yang dipimpin Afonso d'albuquerque, membawa kemunduran bagi Malaka. Banyak para pedagang Muslim yang mencari persinggahan di tempat lain terutama di pantai timur dan barat Sumatera dan juga di pesisir utara Jawa. Masuknya bangsa Belanda sejak akhir abad ke-16 (1596) di Nusantara membawa perubahan yang besar. Pedagang Belanda dengan segera mendirikan *Vereenigde Oost Indische Compagnie* (VOC) pada tahun 1602 untuk mengkonsolidasikan kekuatan menghadapi para pedagang Eropa lainnya terutama Inggris dan Portugis (Boxer 1983).

Untuk memantapkan kedudukannya di Hindia Timur, VOC merebut Jayakarta dan mengganti namanya dengan Batavia pada tahun 1619. Batavia kemudian dijadikan pusat administrasi bagi jaringan pelayaran dan perdagangannya di Asia. Sejak itu,



VOC terus memperluas kekuasaan politik dan ekonominya di wilayah Hindia Timur. Beberapa wilayah direbut dari Portugis, seperti Ambon (tahun 1605) dan Pelabuhan Malaka (tahun 1640). Selain itu beberapa kerajaan lokal seperti Kesultanan Makasar dipaksa untuk menerima monopoli perdagangan rempah-rempah, sehingga menimbulkan perang Makasar 1660-1667. Kesultanan Ternate dan Tidore dipaksa menerima pertuanan VOC, hal ini berakibat VOC memonopoli perdagangan rempah-rempah di pusat produksinya dan bahkan mengatur penanaman dan pengaturan panen untuk mengendalikan harga. VOC memberlakukan pengawasan terhadap sentra-sentra produksi rempah-rempah dengan pelayaran Hongi (*Hongi Tochten*), pelanggaran atas kuota produksi akan menghadapi penangkapan dan penghancuran kebun rempah-rempah milik penduduk. Banten direbut, Priangan, Cirebon, dan pantai utara Jawa diambil alih dari Mataram sampai pertengahan abad ke-18.

Kekuatan laut VOC sejak abad ke-16 belum ada yang menandinginya di Nusantara. Penaklukan benteng-benteng Portugis di Ambon, Malaka, penaklukan Makasar, Banten, dan juga sebagian wilayah Mataram di pantai utara Jawa membuktikan kekuatan laut yang dimiliki oleh VOC. Hal ini mengakibatkan VOC menguasai hegemoni politik dan ekonomi di Nusantara. Perebutan hegemoni pelayaran dan perdagangan di Nusantara yang dilakukan VOC menghadapi tantangan dari pelaut-pelaut Makasar dan juga Sultan Makasar.

Makasar merupakan pelabuhan yang ramai sejak abad ke-16. Berbagai macam komoditi dari berbagai daerah dapat dibeli dari Pelabuhan Makasar, seperti barang-barang dari Maluku, Bali, Lombok, Sumbawa, Sumba, Flores, Timor, Irian, Jawa, Kalimantan, dan Philipina Selatan. Budak, rempah-rempah, produk dari laut, dan juga kayu cendana merupakan produk utama dari daerah timur. Selain itu Makasar juga memperdagangkan produk-produk dari India dan Cina yang didapat dari kehadiran kapal-kapal asing di Malaka, atau para pedagang Makasar yang membelinya dari Pelabuhan Malaka. Penguasaan VOC atas Makasar membuat perubahan yang mendasar bagi Makasar. VOC melakukan monopoli perdagangan rempah-rempah dan yang lainnya. Barang-barang dari India dan Cina dikenakan pajak dan barang-barang komoditi ekspor dijual dengan harga yang tinggi (Alfian, *ed.* 1992, 372-374).

Kebijakan ini menjadikan VOC melakukan ekspansi perdagangan dengan kapal-kapal sendiri, menggunakan gudang-gudang sendiri, termasuk menjualnya melalui toko-



tokonya sendiri. Kondisi ini menyebabkan terjadinya perlawanan dari kapal-kapal dagang dari berbagai bangsa dan daerah di Nusantara yang kemudian melakukan perdagangan ilegal atau penyelundupan. Hal ini terutama dilakukan oleh Inggris sampai abad ke-18. Para pedagang swasta Inggris dalam melakukan perdagangan dengan Asia, juga melakukan ekspansi dengan menjual tekstil India, opium, dan senjata untuk dipertukarkan dengan berbagai mata dagangan dari berbagai pelabuhan di Asia, termasuk juga di Nusantara. Di samping itu para pedagang Cina dengan kapal-kapalnya yang besar sangat aktif berlayar dan memperdagangkan komoditi dari Cina ke Nusantara. Pelayaran kapal-kapal Cina yang mendatangkan banyak keuntungan ini sangat menarik perhatian VOC. Namun peristiwa pembantaian Cina di Batavia, Jawa tahun 1740, VOC mulai membatasi kedatangan Jung Cina ke Nusantara, kapal-kapal Cina hanya diijinkan berdagang di Banjarmasin dan Makasar. Di samping itu banyak para pelaut dan pedagang Makasar yang juga melakukan perdagangan ilegal dengan menjual berbagai macam komoditi dari seluruh Nusantara. Dengan menggunakan perahu-perahunya orang-orang Makasar mengangkut berbagai komoditas dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya (Alfian, ed. 1992,375-377).



Sarang burung Walet, komoditas perdagangan asal Nusa Tenggara yang laku di pasaran Cina

Tetapi sejak kejatuhan pelabuhan Makasar, perdagangan bebas di Nusantara mengalami kemerosotan. VOC melakukan praktek monopoli perdagangan yang kemudian menjadikan perdagangan rempah-rempah menjadi kurang menarik. Eksploitasi Pulau Jawa yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda selama abad ke-19 juga menelantarkan daerah luar Jawa terutama di Indonesia bagian timur. Namun munculnya pelabuhan bebas Singapura yang dibangun oleh Inggris tahun 1819, menyadarkan pemerintah kolonial Hindia Belanda untuk melakukan usaha-usaha untuk menyaingi ramainya perdagangan di Singapura. Tarif bea yang rendah yang diberlakukan Inggris di Pelabuhan Singapura membuat banyak pedagang dari Cina, Arab, India, dan bahkan kapal-kapal dari Bugis dan Makasar secara rutin berkunjung ke Singapura untuk menjual barang-barang yang dibawanya dari kepulauan Indonesia bagian timur. Kapal-kapal pinisi dan padewakang milik orang Bugis-Makasar membawa produk-produk seperti lilin lebah, sarang burung, kayu cendana, beras, dan lain-lain.



Dibangunnya Singapura sebagai pelabuhan membuat pengaruh Inggris dalam perdagangan di Asia Tenggara meningkat pesat. Antara tahun 1830 sampai akhir 1860-an pelayaran dagang antara Singapura dan pelabuhan-pelabuhan di Nusantara juga meningkat pesat. Mulai dari perahu-perahu kecil berbobot 20 ton sampai kapal-kapal yang bermuatan 200 ton terutama dari Makasar, hilir mudik antara Singapura dan pelabuhan-pelabuhan di luar Pulau Jawa. Rata-rata ada 2000 kapal yang singgah di Singapura per tahunnya, atau 6 kapal per hari. Dalam periode tersebut jumlah barang yang diangkut lebih dari 200.000 metrik ton. Pelayaran yang menyinggahi Singapura itu terdiri atas tiga jenis, yaitu pelayaran jarak jauh dengan wilayah Eropa, kedua, pelayaran regional Asia Tenggara, dan terakhir pelayaran lokal (Dick, *ed.* 1999, 97).

Pelabuhan Singapura merupakan pelabuhan yang dipersiapkan secara matang oleh para pembangunnya sejak 1819, ketika Inggris dan Belanda saling bertukar wilayah, Inggris melepas Bengkulu dan Belanda memberikan Semenanjung Tanah Melayu. Pelabuhan Singapura betul-betul dipersiapkan sebagai bandar besar, atau pelabuhan laut dalam. Kondisi alam pulau yang pantainya berlumpur menjadikan pekerjaan menggali atau mengeruk lumpur dan menghilangkan batu karang menjadi penting untuk mendapatkan pelabuhan yang dapat disinggahi kapal-kapal besar, terutama setelah banyaknya kapal uap yang berlayar ke Singapura (Idris 1995, 23-25).

Pelayaran perahu-perahu Cina juga makin meningkat pada awal abad ke-19, mereka juga mengganti kapal tradisional mereka, jung, dengan kapal yang bermuatan lebih besar. Kapal-kapal Cina berdagang di banyak wilayah di Nusantara, terlebih lagi orang Cina sudah sejak berabad yang lampau menjadi pendatang di Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan di kota-kota pelabuhan di Nusantara, jumlah mereka sekitar 135.000 orang atau sepersepuluh dari jumlah orang Cina di Asia Tenggara pada tahun 1880. Selain itu perahu-perahu tradisional dari berbagai wilayah kepulauan juga ikut meramaikan perdagangan interregional, meski muatan yang dibawanya kecil namun jika ditotal sangat besar volume perdagangannya. Mereka melalui jalur pelayaran dari daerah pinggirann menuju jalur utama pelayaran. Pelayaran perahu ini masih memainkan peranan yang penting di perairan Indonesia sampai abad ke-20 (Dick, *ed.* 1999, 98).

Selain itu peran pedagang Bugis yang berdagang ke Singapura sangat besar, bahkan mereka memiliki kampung yang bernama Kallang di Singapura. Para pedagang lokal Singapura secara berkala bertransaksi dengan para pedagang Bugis dalam jumlah



yang besar pada saat-saat tertentu yang mereka beri nama '*Bugis Season*', atau musim Bugis. Kedatangan perahu-perahu Bugis ini merupakan panen besar bagi para pedagang lokal, karena mereka membawa sejumlah besar barang yang bisa mereka beli (Dick, *ed.* 1999, 99).

Sementara itu sejak tahun 1824, pemerintah Belanda mendirikan *Nederlandsch Handel-Maatschappij* (NHM) atau Perusahaan Perdagangan Belanda. Perusahaan ini menjadi perusahaan yang memiliki armada kapal yang mengangkut hasil-hasil dari Hindia Belanda ke Eropa. Kapal-kapal Eropa lainnya juga melakukan hal yang sama, terutama kapal-kapal Inggris. Perkembangan Pelabuhan Singapura membuat Pelabuhan Makasar merosot perannya dalam perdagangan interregional dan regional, karena Belanda melarang perdagangan bebas di sini.

Selain itu Inggris juga mendirikan perusahaan pelayaran dengan bendera Belanda, yaitu *Nederlandsch Indie Stoomvaart-Maatschappij* (NISM), dan menjadi perusahaan pelayaran yang disewa pemerintah kolonial Hindia Belanda sejak 1865 sampai 1890. Namun pemerintah Hindia Belanda tidak ingin tergantung dengan perusahaan tersebut, dan mendirikan perusahaan pelayaran kerajaan, yaitu *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM). Perusahaan ini kemudian mengambil alih pengiriman paket pelayaran dari NISM yang telah habis masa kontraknya. KPM ini kemudian mendapat keistimewaan dari pemerintah, seperti memonopoli pengiriman barang-barang milik pemerintah, pengiriman surat, dan perjalanan pegawai pemerintah Hindia Belanda. Sejak itu KPM telah mendominasi pelayaran di Hindia Belanda dengan menyinggahi 225 pelabuhan di seluruh kepulauan Hindia Belanda (Dick, *ed.* 1999, 111-112).

Kondisi tersebut yang membuat pemerintah Belanda berusaha menyaingi Singapura dengan membuka pelabuhan bebas di Riau (1829), Pontianak, dan Sambas (1834), Sukadana (1837), Makasar (1847), Manado (1848), Ambon, Banda, serta Ternate (1852) (Booth, *ed.* 1988, 404-407). Usaha ini sedikit berhasil seperti dapat kita lihat dari tulisan Sutherland tentang kedatangan kapal-kapal Cina langsung ke Pelabuhan Makasar selama pertengahan abad ke-19.

Kedatangan kapal-kapal Eropa membawa pengaruh yang cukup penting dalam dunia perdagangan dan pelayaran di Nusantara. Kekuatan armada kapal yang diperlengkapi dengan meriam yang canggih menjadikan kapal-kapal Portugis dan terutama Belanda mempunyai kekuatan memaksakan perdagangan monopolinya. Peran para pedagang Eropa pada abad ke-16 sampai 18, seringkali dijadikan studi sejarah oleh sejarawan



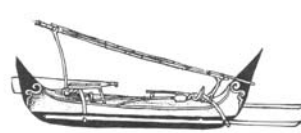
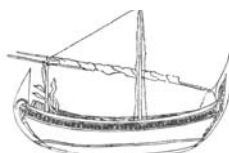
kolonial yang seringkali tidak menuliskan peran para pedagang lokal dan Asia dalam pelayaran dan perdagangan pada masa itu.

Kajian yang menggambarkan dinamika perdagangan masyarakat lokal di Nusantara dilakukan oleh J.C. van Leur. Dia dianggap sejarawan yang memelopori kajian sejarah maritim yang mengkritik cara penulisan historiografi kolonial tentang sejarah ekonomi di Nusantara. Dalam kumpulan tulisan yang dibukukan setelah dia meninggal kita dapat membacanya dalam "*Indonesian Trade and Society: Essays in Asian and Economic History*" (van Leur 1960). Dalam bukunya itu, dia melihat perkembangan dari pelayaran dan perdagangan pribumi yang marak selama kekuasaan VOC berkuasa di Nusantara.

Namun van Leur masih terpengaruh dengan cara pandang bahwa ekonomi Eropa berkembang dengan baik karena adanya kapitalisme, sedangkan perdagangan pribumi berkembang secara terbatas.

Kesimpulan dari penelitiannya menunjukkan bahwa kegiatan dan motivasi ekonomi yang muncul dalam kegiatan pelayaran niaga adalah *peddling trade* (perdagangan penjaja). *Peddling trade* adalah perdagangan dengan kapasitas dan ciri-ciri tertentu. Pertama-tama perdagangan dilakukan dari satu tempat ke tempat lain, dari pulau ke pulau, dan dari benua ke benua dengan membawa sejumlah barang dagangan tertentu yang tidak besar volumenya. Pedagang tersebut mengunjungi satu pelabuhan ke pelabuhan yang lain sampai barang dagangannya habis. Tidak terdapat sikap yang menonjol dalam kapitalisme modern, yaitu investasi modal dari keuntungan. Perbedaan lainnya adalah bahwa barang dagangannya tidak banyak dibandingkan dengan kapitalisme modern yang menghasilkan komoditas dalam jumlah massal. Sebab itu tidak mengherankan bahwa barang yang diperdagangkan hanya barang yang mahal dan mewah. Sementara itu ada sedikit pedagang besar yang didominasi oleh kaum bangsawan (*merchant gentlement.*) (Abdullah, *ed.* 1997, 191).

Dalam uraian selanjutnya van Leur menggambarkan ukuran kapal-kapal layar di Nusantara yang paling besar berbobot 100 ton, di India sekitar 200 ton, dan di Cina sekitar 600 ton. Namun secara keseluruhan daya muat semua kapal di Nusantara diperkirakan 50.000 ton (Abdullah, *ed.* 1997, 192). Dengan kaca mata Asia sentris van Leur berupaya mengkritik para sejarawan kolonial yang tidak melihat perdagangan oleh orang Asia termasuk juga di Nusantara sebagai sesuatu yang otonom yang ada sejak dahulu.



Banyak para sejarawan yang tertarik dengan konsep van Leur tentang pandangan Asia sentrisnya itu, namun tidak mengulas argumennya tentang perdagangan di Asia yang dia tuliskan. Sebuah buku yang ditulis sejarawan ekonomi Inggris yang berasal dari India yaitu Dr. K. N. Chauduri mengemukakan konsep *emporia trade* atau perdagangan emporium. Penelitian Chauduri ini menyanggah pendapat van Leur yang mengemukakan tidak adanya perubahan selama ribuan tahun dalam pelayaran niaga di Asia. Menurutnya sejak abad ke-10 M sudah muncul apa yang dinamakan *emporia trade* yaitu pelayaran niaga melalui beberapa kota pelabuhan terbesar seperti Aden, Hormus, Calicut, Malaka, Kanton, dan sebagainya. Para pedagang Asia berlayar dari satu emporia ke emporia lain tanpa harus mengarungi seluruh rute perdagangan itu dari Asia Barat sampai ke Cina. Perdagangan seperti itu melahirkan bandar-bandar besar yang memiliki fasilitas yang memadai untuk persinggahan kapal-kapal besar.

Konsep perdagangan emporia ini menggugurkan konsep van Leur tentang perdagangan penjaja. Menurut Chauduri perdagangan penjaja terlalu sederhana untuk dipakai memahami pelayaran niaga di Asia sebelum abad ke-18. Menurutnya para pedagang besar atau yang disebut oleh van Leur sebagai *merchant gentlement* merupakan kategori pedagang yang terpenting dan menentukan dalam pelayaran emporia. Namun demikian kita berhutang budi kepada Van Leur karena telah berjasa membuka cakrawala baru dalam penulisan sejarah di Indonesia.



Kora-kora dari Gebe Maluku Utara





Mercusuar dari Anyer 1915-1926

BAB III

Teknologi dan Pengetahuan Kebaharian

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 runtutan perahu itu sendiri.

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* di pantai timur Sumatera Utara/Aceh 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.

Data lainnya lagi berkenaan dengan perahu ditemukan di sepanjang Teluk Seleman (Pulau Seram Utara) yaitu berupa lukisan-lukisan yang dicat dengan warna merah

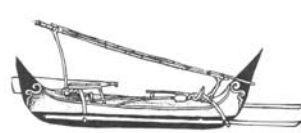
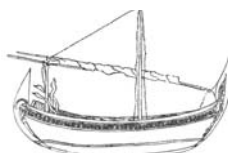




Lukisan perahu pada dinding gua Pulau Muna, Sulawesi Tenggara.

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 mulai dari 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. Membangun Perahu

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

3.1.1 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 kuno) 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



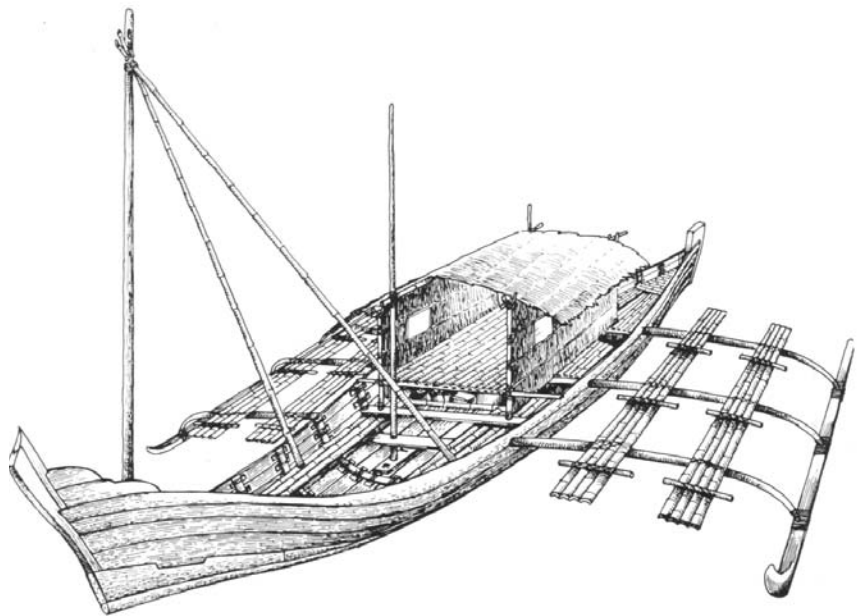
sisa lunas dan beberapa *gading-gading*. Ukuran terpanjang papan sisa perahu itu 6,1 meter. Menarik dari sisa itu adalah penggunaan teknik ikat yang terlihat dari lubang-lubang untuk memasukkan tali pada tepi papan. Selain itu juga terdapat lubang-lubang lain yang berfungsi sebagai tempat menanam pasak 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.

Contoh 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. Kekunoan 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 kuno Philipina.

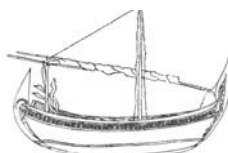
Setahun kemudian, satu kilometer di sebelah tenggara lokasi temuan pertama, ditemukan lagi sembilan keping papan yang berasal dari jenis perahu yang sama.



Sisa runtuh perahu yang dibangun dengan teknik "papan-ikat dan kupingan pengikat" dari Situs Samirejo, Musi Banyuasin



Rekonstruksi perahu yang menggunakan teknik "papan-ikat dan kupingan-pengikat" dari Balanghai, Filipina



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 runtuan 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 Sumatera 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 Sumatera masa lalu, penyebutan pertama akan nama perahu dalam bahasa Melayu Kuno dijumpai dalam Prasasti Kedukan Bukit yang ditemukan di Palembang tahun 1920. Coédés menunjukkan penggunaan kata *samwau* untuk menggambarkan perahu dari armada perang Śrīwijaya pada akhir abad ke-7.

..... paro-terang bulan Waisakha Dapunta Hiyang naik perahu untuk “mengambil siddhayātra”// Pada hari ke tujuh paro-terang bulan Jyestha Dapunta Hiyang 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 Sumatera 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 Sumatera Selatan. Sayang sekali hingga saat ini kita belum memperoleh data mengenai denah lengkap akan sebuah perahu masa itu.





Gambaran orang Eropa tentang bentuk junk Jawa abad ke-15.

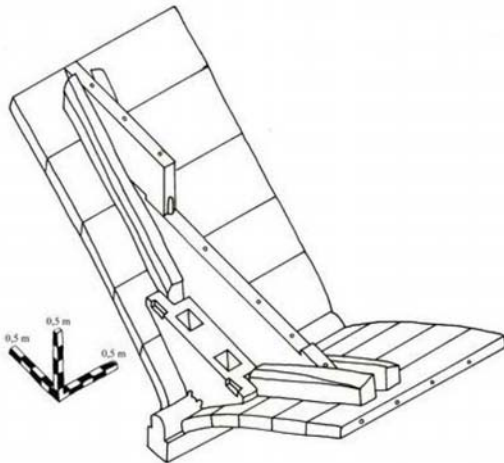
3.1.2 Teknik Pasak

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 runtuhannya perahu yang menggunakan pasak dari beberapa situs Nusantara, dahulu merupakan perahu-perahu samudera.

Dalam naskah Portugis abad ke 16 dijumpai deskripsi lengkap tentang *jung* 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 pun memanfaatkan pasak. Hingga abad ini, *pinisi* dari Sulawesi dan





Di perairan Nusantara berlayar berbagai angkutan air dari berbagai Negara dan teknologi pembuatannya. Foto di atas adalah foto bagian perahu yang dibangun dengan menggunakan teknologi Cina. Bagian lambungnya dibuat gading-gading yang berfungsi juga sebagai sekat-sekat.



Di atas adalah runtuhannya perahu dari Situs Bukit Jakas, Pulau Bintan (Riau Kepulauan) dari sekitar abad ke-13 Masehi.

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 runtuhannya 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.

Badan perahunya berbentuk **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 batangan timah itu berasal dari sekitar abad ke-14-15.

Contoh berikutnya dijumpai di Situs Ko Kradat. Situs runtuh 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 Cina. Diperkirakan bahwa tembikar Sawankhalok-nya diproduksi pada pertengahan abad ke-16 sedangkan porselin Cina-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 **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.

3.2. Rancang Bangun 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



bermigrasi 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 5000 tahun yang lalu navigasi sungguhan telah eksis di Laut Cina 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 kuno yang menghasilkan elemen pembentukan perahu prahistorik 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 dipaparkan dari Arikamedu (India Selatan) di Karangagung (Sumatera 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.

Penyebutan lebih tua atas perahu samudera di Asia Tenggara ditemukan dalam sumber Cina 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 bawaannya. Elemen dari badan perahu tersebut saling dihubungkan dengan ikatan yang menggunakan serat tumbuh-tumbuhan. Sebuah buku tentang tumbuh-tumbuhan Cina di Asia Tenggara yang ditulis sekitar abad ke-4, menyebutkan bahwa di suatu tempat, di wilayah tersebut tali ijuk digunakan untuk menyatukan badan perahu.



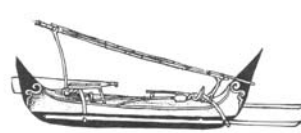
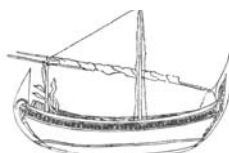
Runtuhan perahu Asia Tenggara yang dibangun dengan teknik “papan-ikat dan kupingan-pengikat” dari dasar laut perairan Cirebon. Bagian kotak empat persegi panjang dengan empat lubang adalah tambuko.



Situs-situs runtuhan 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 Cina 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 runtuhan 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-gading*-nya menggunakan paku.

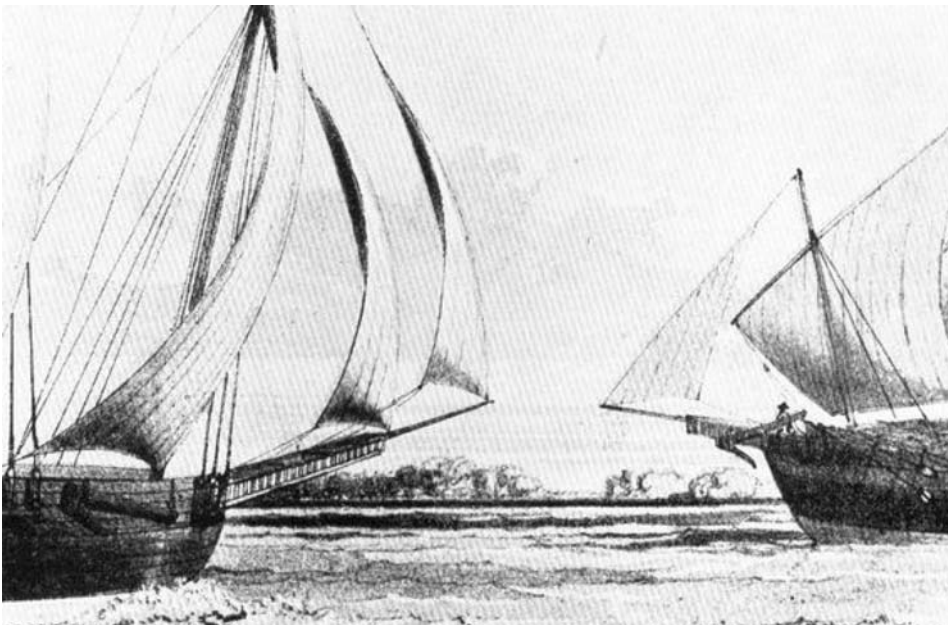
Sehubungan dengan tradisi perahu ikat, telah dicetuskan sebuah evolusi teknik yang digunakan untuk menyatukan papan-papannya. Sebuah badan perahu dengan ikatan sederhana dimana hanya simpul tali yang menghubungkan papan satu dengan lainnya,



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 runtuh 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.

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



Perahulkapal yang dibangun dengan teknologi hybrid, teknologi gabungan antara Cina dan Eropa.





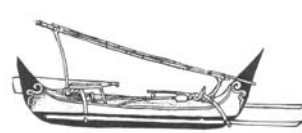
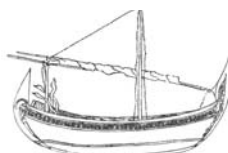
Membuat perahu lesung (dug-out) di Flores Nusatenggara Timur

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

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 prasejarah.

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 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 *sampan*. Ukuran panjangnya kira-kira 3-5 meter dan lebar sekitar 1 meter. Contoh membangun perahu dengan teknologi yang masih sederhana ini dapat dilihat pada sukubangsa-sukubangsa yang masih sederhana yang bermata-pencaharian dari menangkap ikan di sungai, danau atau di perairan 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 runtuhannya perahu/kapal yang tenggelam atau kandas. Dari runtuhannya 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 Cina*.

Perahu yang dibuat dengan *teknologi tradisi Asia Tenggara* mempunyai ciri-ciri khas, antara lain badan (lambung) perahu berbentuk seperti **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.





Perahu-perahu bercadik dari daerah Maluku tampak dimanfaatkan oleh Belanda untuk melakukan pelayaran Hongi (hongitochten).

Dalam bukunya, Antonio Galvao, Gubernur Jenderal Portugis di Maluku, pada tahun 1544 telah mengungkap 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.

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 *ngaju*-nya, 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.

3.3. Musibah di Laut

Ada empat faktor utama yang menjadi penyebab sebuah kapal dapat tenggelam atau kandas, yaitu, penguasaan pengetahuan geografi kelautan, cuaca (penguasaan pengetahuan meteorologi), peperangan, dan kelalaian manusia (*human error*). Keempat faktor ini merupakan penyebab umum sebuah kapal dapat tenggelam atau kandas di perairan yang biasa terjadi di seluruh dunia sejak mulai dikenalnya transportasi air hingga kini.

Di Nusantara, perairan yang sibuk dilalui kapal-kapal dari berbagai penjuru dunia adalah Selat Melaka, Selat Karimata, Selat Gaspar, Laut Jawa, Laut Flores, dan perairan Maluku. Dari selat dan perairan tersebut, yang paling ramai dilalui adalah Selat Melaka, Selat Karimata, dan Selat Gaspar. Di selat/perairan tersebutlah banyak kapal yang tenggelam atau kandas karena berbagai sebab. Karena kerapnya kapal yang melalui perairan tersebut, lama kelamaan para pelaut menguasai geografinya dan hafal dengan jalur-jalur pelayarannya.



Sejalan dengan kemajuan teknologi pembangunan 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 untuk menggerakkan kapal; serta astronomi untuk memahami peredaran bulan dan bintang yang dapat menjadi pegangan dalam menentukan arah angin dan tujuan.

Perairan Nusantara tampaknya merupakan sebuah perairan yang tenang, jauh dari obak 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 masih terbatas dan belum ada peta laut.

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 dari mana 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*.

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 perjalanan 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 dikenal oleh bahariawan Nusantara sejak dahulu. Dengan memanfaatkan perubahan angin ini, 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 Cina Selatan bertiup ke arah utara sehingga memudahkan pelayaran ke Ayutthaya, Campa, Cina, 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 selatan 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

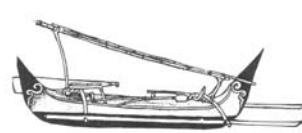
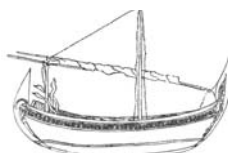


dunia bertemu. Tidak heran apabila kerajaan besar pertama yang dikenal berpusat di kawasan ini. Kedudukan geografis ini sangat menguntungkan baginya, karena dapat menguasai tempat pertemuan jalan pelayaran dan perdagangan.

Pelaut yang mengendalikan sebuah pelayaran besar tentu saja harus trampil 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 waktu 50 hari, ditempuhnya lebih dari 50 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-t’sing pada tahun 671 yang berlayar dari Kanton ke Śrīwijaya dalam waktu kurang dari 20 hari. Sebelas abad kemudian pelayaran Tomé Pires (1517) untuk jalur yang sama masih memerlukan waktu lebih lama, yaitu 45 hari.

Pengetahuan geografi laut sangat penting bagi 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 yang berperan adalah nakhoda atau jurumudi yang berpengalaman dalam melalui jalur yang berbahaya bagi pelayaran. Pada awal pelayaran di perairan Asia Tenggara, tidak terdapat peta yang menunjukkan keletakan 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 dan di sekitar Belitung.

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 menyebabkan 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.





Tragedi gosong Lucipara di perairan Aru yang digambarkan oleh pelukis tahun 1835. Gambar ini dibuat empat frame mulai dari kapal menabrak gosong hingga tenggelam.

Cara lain untuk menandai batu karang atau beting pasir adalah dengan membangun menara api (mercusuar). Di Indonesia menara api mulai dibangun oleh pemerintah Belanda pada sekitar tahun 1800-an. Beberapa tempat yang ada bangunan menara api, seperti di Pulau Bangka, Belitung, Martelo (Kepulauan Seribu, Jakarta), Anyer (Banten), Semarang, dan beberapa pulau lain di Indonesia.

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.





Menaraapi atau mercusuar yang dibangun pada suatu tempat yang menyolok di pantai dermaga, pulau, atau daerah berbatu karang yang memancarkan isyarat pada malam hari untuk membantu navigasi. Foto di atas adalah menaraapi dari Pulau Lengkuas, Belitung.

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.

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 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.

Dalam ekspedisi Magelhaens tahun 1521, d'Elcano menculik dua perahu pandu laut setempat untuk mengantarkan kapal-kapalnya dari Filipina ke Tidore. Ketika armada VOC pimpinan Cornelis de Houtman datang ke Nusantara, selain menggunakan orang Portugis yang pernah datang ke Nusantara, ia juga memanfaatkan pengetahuan dan pengalaman mualim-mualim setempat, misalnya dalam pelayaran di Selat Sunda hingga ke Banten. Tercatat bahwa kapal-kapal VOC pertama menerima tawaran juragan perahu yang ditemui di Selat Sunda untuk mengantarkan mereka ke Banten dengan sewa 5 *real*.

Salah satu contoh *roteiros* adalah panduan laut mengenai pantai timur Sumatera, mulai dari utara hingga selatan. Jalan yang dilalui oleh para pemandu Portugis adalah sepanjang garis pantai Sumatera 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 Sumatera (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 Sumatera daripada menabrak karang di sekitar Pulau Bangka.

Selain hafal tentang geografi laut Nusantara, pelaut-pelaut Nusantara juga telah mengenal peta. Sebuah catatan Portugis dari abad ke-16 menginformasikan bahwa pelaut-pelaut Nusantara sudah mengenal peta pelayaran. Orang-orang Portugis berusaha keras untuk mendapatkan peta-peta tersebut. Peta pertama tentang Nusantara dibuat oleh Francisco Rodriguez sekitar tahun 1512-1513. Dari beberapa sumber lain, dapat diketahui bahwa ia mewawancarai beberapa pelaut lokal 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 Alburquerque yang membawa peta-peta tersebut tenggelam di perairan 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 dalam kartografi Portugis akan wilayah perairan Asia Tenggara dan Nusantara khususnya didasarkan pada 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.



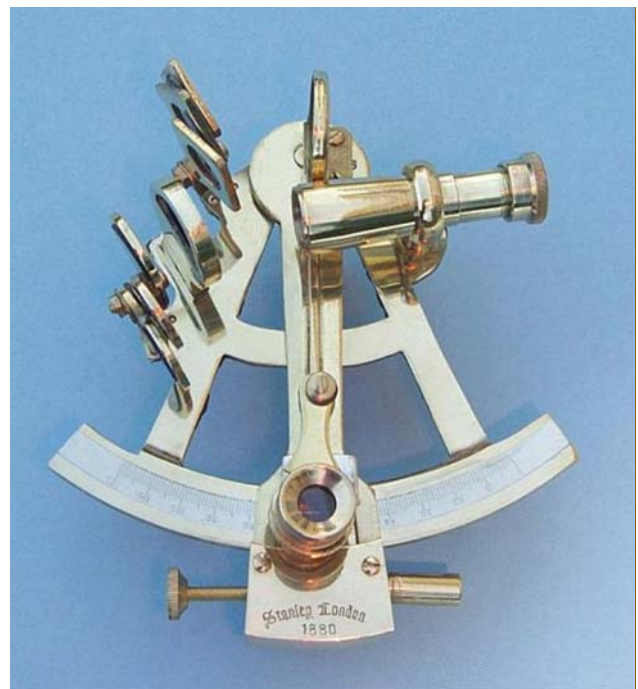
Pengetahuan tentang angin dan geografi laut tidak cukup menjamin keselamatan di laut. Dalam sebuah pelayaran, selain pengetahuan soal arah angin serta peta laut, diperlukan juga peralatan navigasi lain yang tidak kalah pentingnya. Peralatan navigasi tersebut adalah *astrolabe*, *kompas* dan *sextant*.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

Astrolabe yang artinya “permata matematika” adalah instrumen astronomi yang digunakan oleh astronom (ahli ilmu falak), navigator pada sebuah kapal, dan astrolog (tukang nujum) pada abad ke-11—16. Instrumen ini ditemukan pada sekitar abad ke-9 Masehi di daerah Timur Tengah. Bukti tertuanya berasal dari sekitar tahun 860 dan ditemukan di Bagdad. *Astrolabe* banyak digunakan untuk menentukan lokasi dan memprediksi posisi matahari, bulan, planet, dan bintang; serta menentukan waktu lokal dengan diketahui letak bujur dan letak lintang. Instrumen ini banyak digunakan oleh pelaut-pelaut Arab/Persia yang memang dikenal sebagai pelaut tangguh.

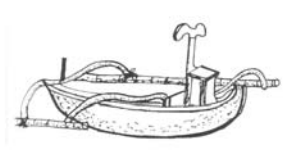
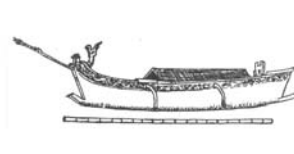
Kompas berfungsi sebagai alat bantu untuk menentukan arah dan tempat menurut *deklinasi* dan *inklanasi* jarumnya, sedangkan *sextant* berfungsi untuk menentukan lokasi menurut pengukuran tinggi matahari. Instrumen yang kedua sangat bermanfaat apabila kapal berada di tengah-tengah laut di mana tidak tampak daratan. Bagaimana dengan instrumen ini? Apakah pelaut-pelaut Nusantara telah mengenalnya?



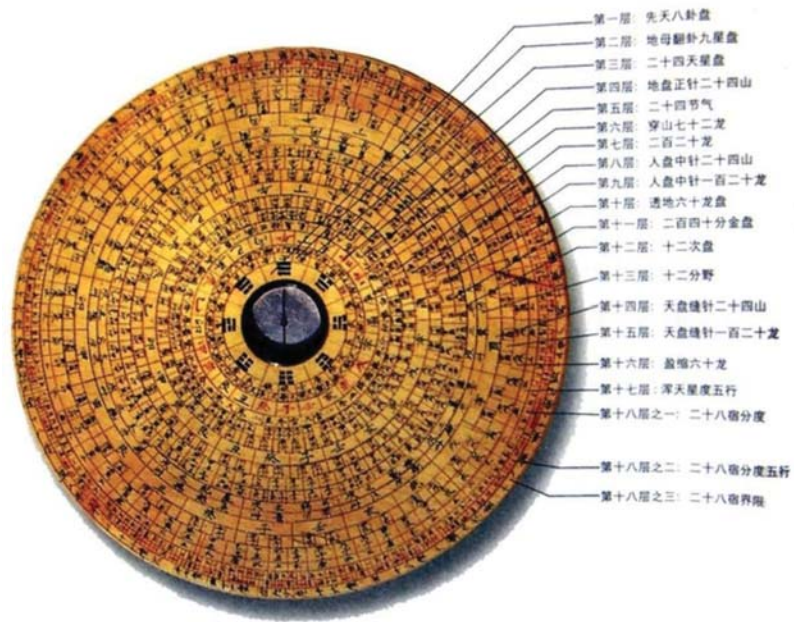
Astrolabe dari Persia abad ke-11 Masehi. Terdiri dari piringan logam yang ada pembagian derajatnya dan tergantung pada sebuah cincin yang menggambarkan zenith.



Sekstan adalah alat untuk mengukur tinggi dari benda angkasa untuk membantu perhitungan posisi kapal.



Kompas Cina yang dibuat dari logam dengan keterangan-keterangan penunjuk arah.



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*, atau hanya mengandalkan pengetahuan astronomi?

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

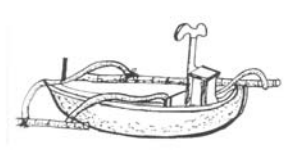
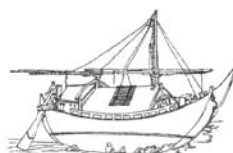


Kompas adalah alat navigasi untuk mencari arah berupa sebuah panah penunjuk magnetis yang bebas menyelaraskan dirinya dengan medan magnet bumi secara akurat. Kompas memberikan rujukan arah tertentu, sehingga sangat membantu dalam bidang navigasi. Arah mata angin yang ditunjukkannya adalah utara, selatan, timur, dan barat. Apabila digunakan bersama-sama dengan jam dan sekstan, maka kompas akan lebih akurat dalam menunjukkan arah. Alat ini membantu perkembangan perdagangan maritim dengan membuat perjalanan jauh lebih aman dan efisien dibandingkan saat manusia masih berpedoman pada kedudukan bintang untuk menentukan arah.



Navigasi. Penggunaan sextant di kapalselam Nautilus menurut rekaan Jules Verne

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. Ini semua didasarkan pada pengetahuan astronomis pada pelaut-pelaut tersebut. Dengan demikian, instrumen navigasi, seperti *kompas* dan *sextant* kurang diperlukan di perairan Nusantara yang jauh dari kabut dan badai.





Kesibukan Pelabuhan Makassar

BAB IV

Bahariawan

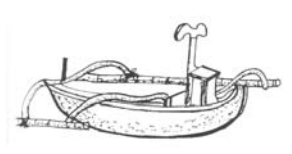
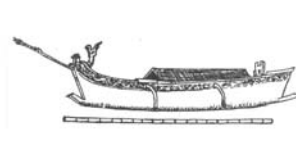
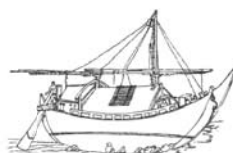
Membangun Perahu

4.1. Membangun *Pinisi* pada Masyarakat Bugis

Perahu bagi masyarakat sukubangsa Bugis Makasar menjadi amat penting, karena berkaitan dengan mata pencaharian sukubangsa ini secara umum adalah sebagai nelayan di laut atau saudagar yang merantau mencari daerah baru. 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. Pada masa lampau perahu jenis ini digunakan oleh orang Bugis dan Makasar dalam pelayaran mereka menuju pantai utara benua Australia.



Orang Bugis-Makassar membangun pinisi tidak hanya di kampung halamannya saja (Bira), tetapi juga membangun di pulau lain, seperti di Sumbawa.



4.2 Jenis Perahu

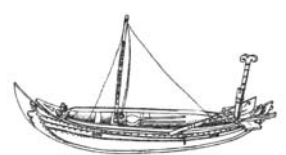
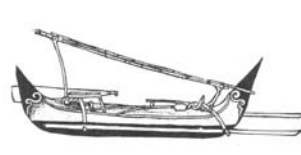
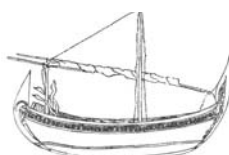
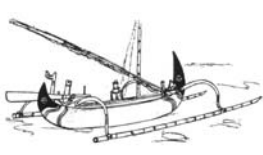
Keahlian membuat perahu dikuasai oleh orang-orang dari daerah Ara, Lemo-lemo dan Bira. Keahlian dari orang-orang di tiga daerah ini dikuatkan oleh adanya mitos *Sawerigading* dimana kapal Sawerigading lunasnya terdampar di pantai Ara, *sottingnya* terdampar di pantai Lemo-lemo dan tali temalinya di pantai Bira. Oleh karena itu keahlian membuat perahu hanya dimiliki oleh orang-orang dari ketiga daerah dimana terdamparnya perahu Sawerigading.

Berbagai macam bentuk dan jenis ini akan sesuai dengan fungsinya masing-masing berkaitan dengan aktivitas yang dilaksanakannya. Jenis-jenis perahu yang dapat ditemui pada masyarakat di Sulawesi Selatan antara lain adalah:

Sampan, biasanya dibuat dari batang kayu yang besar, dengan cara dipahat/dikeruk untuk mendapat rongga memanjang. Rongga atau ruang ini 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* digunakan untuk menangkap ikan (memancing atau menjala) dan hanya dinaiki oleh dua atau tiga orang. Jenis inilah yang banyak dijumpai di gua-gua dalam bentuk lukisan.

Soppe, jenis perahu yang sudah lama berkembang dan digunakan oleh masyarakat sejak jaman pra sejarah. Jenis perahu inilah yang diduga oleh para ahli sebagai perahu tua yang digunakan oleh nenek moyang bangsa Indonesia dalam usahanya untuk bermigrasi mencari daerah yang lebih aman. Perahu *soppe* biasanya disebut juga dengan perahu bercadik. Bentuknya menyerupai jenis perahu *sampan*, tetapi dibuat lebih panjang dan lebih besar. Pada bagian sisi kanan dan kirinya dibuat alat keseimbangan yang disebut dengan cadik dan dibuat dari batang bambu. 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 atau **Sandeq**, 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, perahu jenis ini diduga muncul pada masa awal perkembangan Islam, atau paling lambat pada abad ke-18 dan merupakan tipe utama dari sekian banyak jenis perahu dagang jarak jauh Sulawesi Selatan. 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



Perahu sandeq dari Mandar.



Perahu pa'dewakang merupakan perahu awal dari perahu pinisi. Perahu jenis ini sudah hamper punah, tidak diproduksi lagi karena dianggap kurang laju dalam melakukan pelayaran.



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 digunakan oleh orang Makasar untuk mencapai benua Australia dalam usahanya mencari tripang, 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.

Salompong, adalah sejenis perahu 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)".



Perahu lambok dari Mandar.



Perahu pinisi dengan dua tiang layar. Perahu ini sekarang banyak yang dimanfaatkan untuk pelayaran wisata (traditional cruise) di kawasan timur Indonesia.



4.3. 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 (Lat. *Tectona grandis*), kayu besi (Lat. *Ensideraxy lon swageri*), kayu *bayan*, kayu *suryan* (Lat. *Vitoe cavansusrein*), 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/annatta*: upacara ini dilakukan pada saat akan dilakukan pemotongan ujung lunas untuk disambung dengan sambungan kayu yang lainnya. Upacara ini merupakan simbolis “pertemuan” ayah dan ibu. 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 *Appassili*: 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 *Ammossi*, yaitu upacara yang dilakukan menjelang pembuatan perahu selesai. Upacara ini dapat diidentikkan dengan upacara pemotongan pusat bayi. Upacara dilakukan dengan memberi pusat pada bagian tengah perahu atau *kalabiseang* (balok dasar atau lunas perahu). Sesaji yang dipergunakan yaitu pisang, kelapa, ayam, gula merah dan lain-lain.

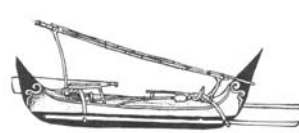
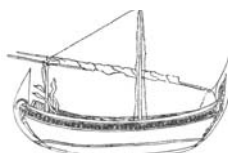


5. upacara peluncuran: upacara ini dilakukan pada suatu peluncuran pertama kali di laut. Sesaji yang dipergunakan antara lain nasi, telur satu butir, ijuk, macam-macam jajan, daun pandan, bunga melati dan lamingan.

4.3.1. 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

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 (*kalabisiang*) 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 balok (tulang yang paling bawah) yang berbentuk sebagai pengikat papan terasal.
 - b. penyambung *kelu* (gading)
 - c. *saloro* (balok rangka di antara *kelu*, tulang atau penguat pada bagian kiri dan kanan perahu)
penyambung *saloro*
 - d. *lepe* (galar, kayu yang merangkai gading-gading)
 - e. *lepe kalang* (tempat kalang bertumpu)
 - f. *lepe batang* (lepe pada bagian perut perahu)
 - g. *taju* (tempat pengikat kawat dan tali-tali perahu), pengikat lunas (depan,
 - h. belakang dengan papan terasal).

*Membangun pinisi di pantai
Bira, Sulawesi Selatan.*

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, dinding perahu bagian atas) dengan lunas depan dan belakang. Lalu dilanjutkan dengan pembuatan anjungan, pembuatan bagian tiang agung dan pembuatan sambungan-sambungan papan dan mendempulnya



4.3.2. 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:

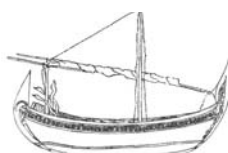
1. susunan pertama dua lembar
2. susunan kedua enam lembar
3. susunan ketiga delapan lembar
4. susunan keempat terdiri dari papan-papan penghubung ada yang ukuran panjang dan papan-papan pendek yang dipergunakan sebagai penghubung antara papan dengan sotting (linggi).
5. susunan kelima sepuluh lembar
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.

4.4. Teknologi Pembuatan Perahu pada Masyarakat Madura

4.4.1 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 pengelihatan 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



Perahu Jonggolan, Madura.



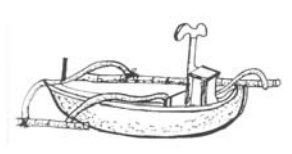
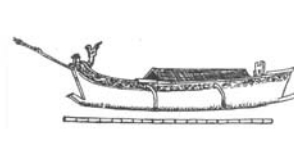
Nelayan Madura menangkap ikan dengan menggunakan perahu payangan.

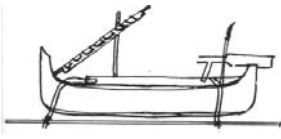


Jukung Pajangan, adalah jukung yang berukuran besar 13-15 meter. Cirinya yang khas mempunyai hiasan naga dan burung yang dapat dilepas. Di kiri dan kanannya mempunyai cadik.

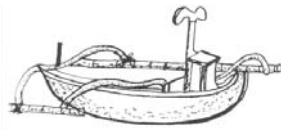


Jukung Gambringan, sebetulnya jukung biasa yang mempunyai *lenggi* (buritan dan haluan) yang tinggi. Warna biru mendominasi lambung. Hiasan khasnya berupa gambar matahari dan bunga di tengah *lenggi*.





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



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



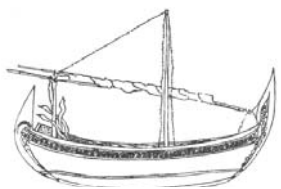
Sampan Kateran Legung, termasuk kategori *jukung* karena teknik pembuatannya sama, yaitu dengan cara melubangi kayu. Di kedua sisinya terdapat cadik.



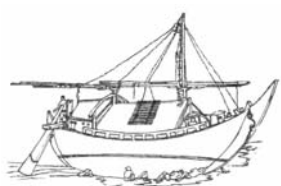
Sampan Petetedan termasuk kategori *jukung* dan cara membuatnya juga dengan melubangi kayu. Di kedua sisinya terdapat cadik. Bagian *lenggi* tidak meruncing ke atas.



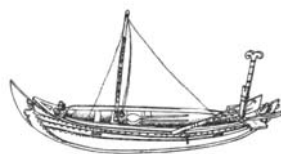
Perahu Karoman, adalah perahu jenis *jukung* yang cara membuatnya dengan melubangi kayu. Di bagian atas diberi tambahan papan untuk mempertinggi. Bagian haluan dan buritan diberi hiasan.



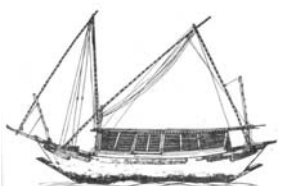
Parao Pajangan Madura'an, banyak terdapat di Pasean dan Pasongsongan. Mempunyai *lenggi* yang tinggi dengan hiasan yang raya. Di sepanjang badannya juga terdapat hiasan yang menyambung pada bagian *lenggi*.



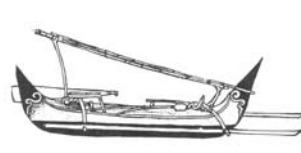
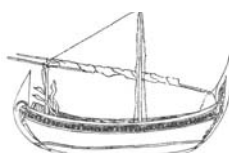
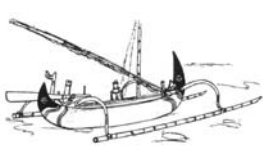
Perahu Lete' Gole'an bukan perahu yang berfungsi untuk mencari ikan, tetapi khusus untuk berniaga, angkutan barang, dan penumpang. Awak perahunya mencapai belasan orang sesuai dengan jumlah muatannya.



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.



4.4.2 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.

4.4.3 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





Membangun perahu di Pulau Poteran, sebelah timur Sumenep.



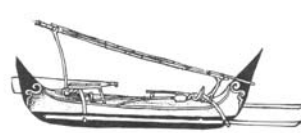
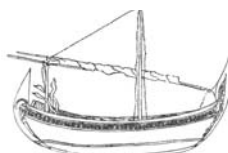
Di Cilamaya, Karawang, di dekat muara sungai terdapat kelompok masyarakat yang membangun perahu. Kelompok masyarakat yang membangun perahu itu berasal dari Tegal, Jawa Tengah.

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 camplong 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 digunakan cat minyak dan ini tergantung pada pesanan atau tukang. 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



4.5. 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 *congkreng* 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.

4.5.1 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 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 pemuaian 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.



4.5.2 Perahu Papan/*Gading-gading*



Perahu mayang banyak dipakai oleh nelayan pantai utara Jawa untuk menangkap ikan.

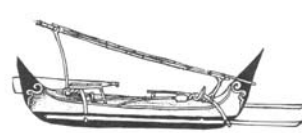
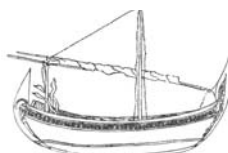
Jenis perahu ini material utamanya tidak hanya satu gelondongan kayu saja. Ini merupakan kumpulan balok kayu dan papan yang dirangkai. Sebagai sebuah perahu dengan rangka, ukuran besar perahu tersebut tidak terbatas hanya oleh ukuran sebuah gelondongan kayu saja.

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.

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.

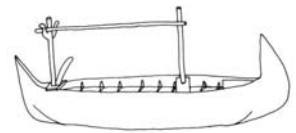


Dalam pembangunan perahu itu, jenis tertentu menginginkan bentuk bagian *serang perahu* (bagian atas dari ujung-ujung lunas) yang cukup tinggi dan besar. Bagian itu kelak dikenal sebagai *linggi* perahu. Fungsi *linggi* adalah menampung semburan air agar tidak masuk ke dalam badan perahu. Pada jenis *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.

4.6. Jenis Perahu di Pantai Utara Jawa

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.

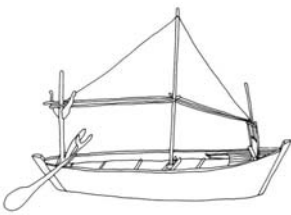
Pada bagian buritan perahu terdapat sepotong papan melintang yang disebut *dapur*, di atas *dapur* ditancapkan *sanggan layar* yang bentuknya seperti sayap burung sedang terbang. *Sanggan layar* ialah tempat meletakkan layar yang digulung. Di depan *sanggan layar* terdapat sebatang balok yang disebut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

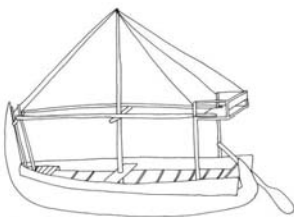
Perahu Sope



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



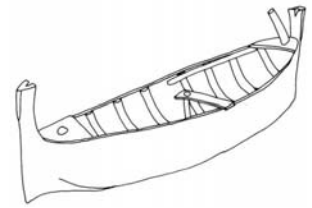
Perahu Dogol merupakan jenis perahu yang berasal dari Jawa Tengah, yang salah satu pusat pembuatannya adalah di Brebes. Perahu ini banyak digunakan oleh nelayan di Eretan, Jawa Barat. Di Jawa Timur, jenis perahu ini disebut perahu *konting* yang pusat pembuatannya adalah di Tuban dan Gresik.

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.

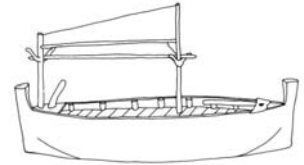


Perahu Jegong

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.

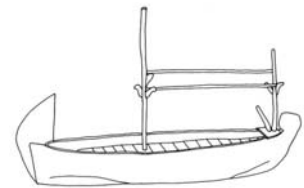


Adapun perbedaan lain tampak pada kelengkapan di perahu. Perahu *jegong besar* memiliki dek, palka penyimpan ikan, tiang layar, dan layar tajak. Kelengkapan ini tidak dimiliki oleh perahu *jegong kecil*. Selain itu karena jarak tempuhnya, perahu *jegong besar* dilengkapi dengan mesin yang lebih besar, kotak penyimpan 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.

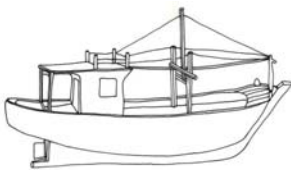


Deretan perahu mayang nelayan Indramayu, Cirebon, di pelabuhan nelayan di muara sungai Indramayu.



Perahu ini mempunyai corak khas yang indah, hiasannya terpolak 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

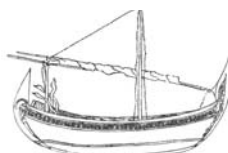


Kapal Motor ditemukan di Eretan (Indramayu) dan Sunda Kelapa (Jakarta). Kapal Motor ditemukan di pangkalan perahu yang besar, karena ukurannya besar. Jenis perahu ini mempunyai jarak jelajah jauh, sehingga kemampuan penyebarannya pun jauh. Selain di pantai utara Jawa Barat, jenis perahu ini juga ditemukan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



4.7. Jenis Perahu di Pantai Selatan Jawa

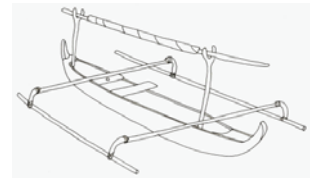
Bentuk asli dari perahu Pelabuhan Ratu adalah yang dikenal sebagai perahu *congkreng* dan perahu *payang* Pelabuhan Ratu (berbeda dengan perahu *payang* dari pantai utara). Sebelum ada dermaga, perahu-perahu besar tidak dapat mendarat di pantai Pelabuhan Ratu. Adapun jenis perahu di Pangandaran adalah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

Perahu di pantai selatan umumnya menggunakan mesin sebagai penggeraknya, kecuali perahu *congkreng* yang masih menggunakan layar. Perahu kecil umumnya bercadik, seperti perahu *congkreng* 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 *congkreng*, *payang*, *gillnet*, *perahu resin* Pelabuhan Ratu, *bagang*, *bleketek*, diesel, dan *jukung* Pangandaran. Beberapa buah di antaranya adalah sebagai berikut:

Congkreng

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

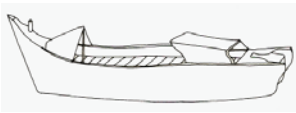
Perahu *payang* Pelabuhan Ratu berbeda dengan perahu *payang* di pantai utara Jawa Barat, walaupun keduanya menggunakan jaring jenis *payang* ketika menangkap ikan. Bentuk perahu cukup sederhana, yaitu di atas dek hanya terdapat dua tiang untuk meletakkan jaring. Seperti umumnya perahu di pantai selatan,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



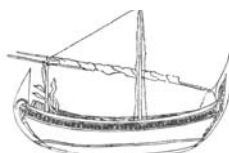
*Perahu nelayan pantai selatan
Jawa berlabuh di sebuah teluk
yang dalam di daerah Pelabuhan
Ratu.*



Gillnet

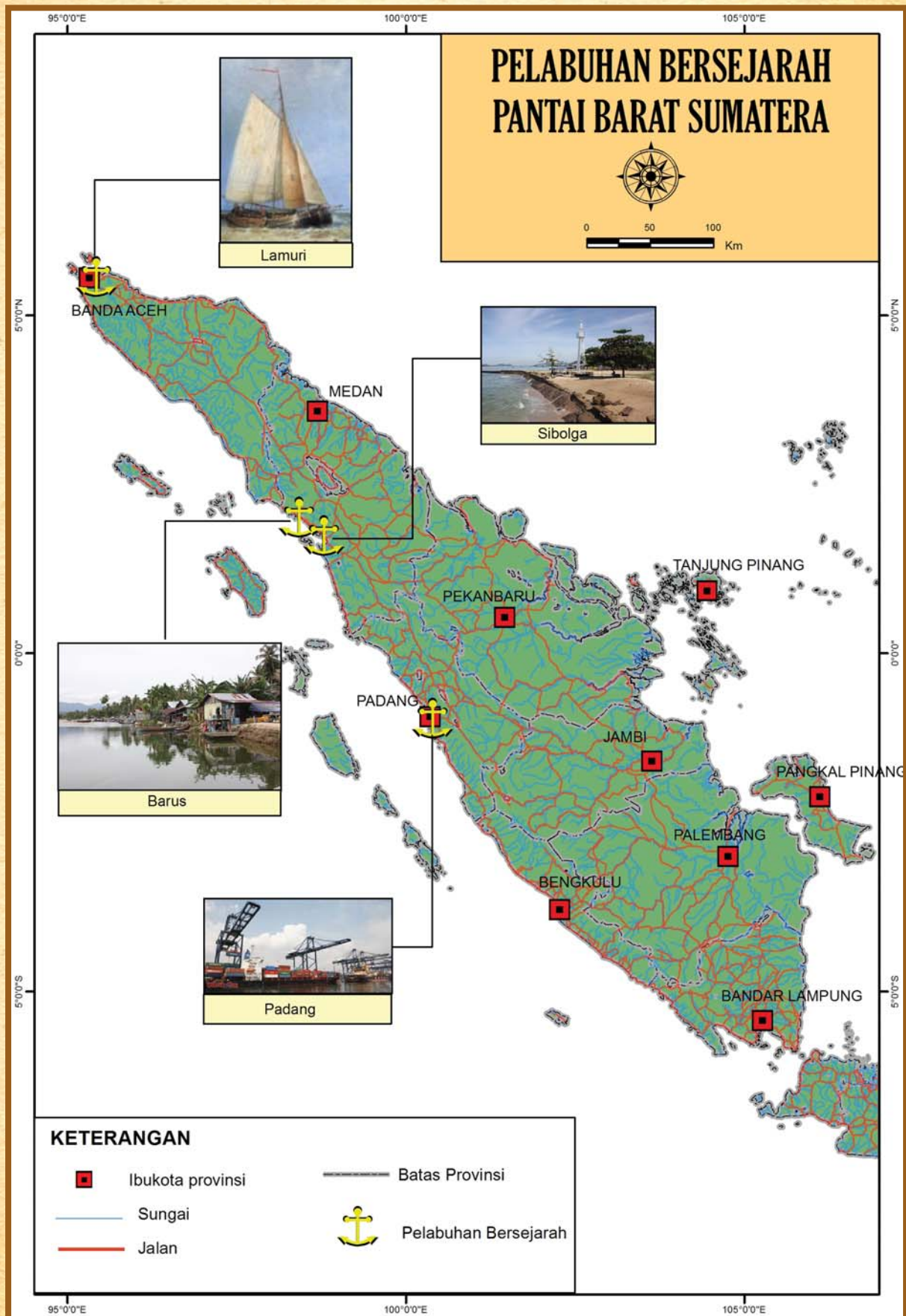


Perahu *gillnet* adalah jenis perahu di Pelabuhan Ratu yang bentuknya merupakan modifikasi dari perahu *payang* melalui penambahan rumah-rumahan pada bagian buritan yang berfungsi sebagai tempat perbekalan. Adapun yang membedakan lagi dengan perahu *payang* adalah jenis jaring yang digunakan. Pada perahu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





Damar, getah yang dapat dimanfaatkan untuk melapisi labung perahu.



BAB V

Pelabuhan-pelabuhan di Pantai Barat Sumatera yang Bergantung dari Sumberdaya Alam

Pesisir barat Sumatera umumnya jarang dikunjungi kapal-kapal yang membawa para saudagar, karena keadaan pantainya yang terjal dengan ombak Samudera Indonesia yang ganas. Para saudagar India, Arab, dan Persia yang datang ke pelabuhan di pantai barat dikarenakan tertarik akan komoditi perdagangan yang banyak dicari pada masa itu, yaitu kapur barus dan beberapa hasil hutan lain.

Sumatera adalah pulau penting yang terletak di bagian barat Nusantara karena sumberdaya alamnya baik yang berupa hasil tambang maupun hasil hutan. Secara fisiografis pulau yang membujur dari baratlaut ke tenggara ini dibagi dalam dua bagian oleh rangkaian pegunungan Bukit Barisan secara tidak sama. Bagian timurlaut sebagian besar merupakan dataran rendah alluvial tempat mengalirnya sungai-sungai besar, seperti Barumun, Rokan, Siak, Kampar, Batanghari, Musi, dan Sekampung. Bagian baratdaya mempunyai dataran alluvial yang sempit karena Bukit Barisan berada di posisi baratdaya Sumatera. Sungai-sungai besar yang mengalir dan bermuara di Selat Melaka dan Selat Karimata, karena mengalir di daerah landai sungai ini dapat

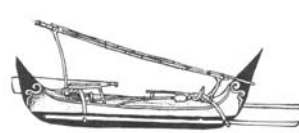
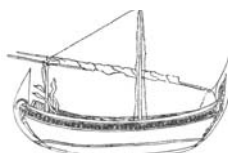


dilayari hingga jauh ke daerah pedalaman di kaki Bukit Barisan. Sementara itu sungai yang bermuara di Samudera Indonesia tidak begitu panjang dan tidak jauh dapat dilayarinya.

Di beberapa tempat di pantai barat (baratdaya) terdapat teluk yang dalam. Teluk yang terlindung dari angin dan ombak besar ini dapat dipakai sebagai tempat berlabuh bagi sebuah kapal. Di antara teluk-teluk yang terdapat di pantai barat itu antara lain Teluk Tapian Nauli atau Teluk Sibolga di Sumatera Utara, Muaro Padang dan Teluk Padang (*Koninginne Baai*) di Sumatera Barat, dan Padang Baai di Bengkulu. Namun tidak semua teluk tersebut dapat menjamin kelangsungan hidup pelabuhan yang ada di situ. Keadaan ini disebabkan karena sumberdaya alam yang pernah ada di kawasan pemasoknya. Dapat dikemukakan sebagai contoh, misalnya pelabuhan Barus dulunya pernah hidup ketika hasil hutan yang berupa kapur barus sangat laku dijual dipasaran. Tetapi ketika kapur barus mulai langka, maka para saudagar mencari ke daerah lain.

Mengenai sumberdaya alam yang menjadikan Nusantara, khususnya Sumatera dikenal dunia internasional, diperoleh dari sumber-sumber asing dari sebelum abad ke-16. Dalam sumber-sumber itu dilukiskan bahwa bagian utara Sumatera merupakan daerah yang kaya akan hasil alam baik berupa tumbuhan maupun tambang. Pelabuhan-pelabuhan dagang di pantai terutama hidup dari perdagangan hasil bumi yang dibawa dari pedalaman dan dijual kepada saudagar yang datang dari jauh. Catatan-catatan Arab menyebut kamper dari Fansūr (Barus) dan catatan Cina menyebut belerang dari Nakur. Komoditi perdagangan itu hingga abad ke-17 masih dicari konsumen di pasaran.

Berbicara mengenai kota-kota (pelabuhan) dan kerajaan-kerajaan kuno di Sumatera, mau tidak mau harus membicarakan pula sumberdaya alam yang terkandung di permukaan dan di dalam bumi Sumatera. Sebab, kelangsungan hidup dan berkembangnya kota-kota dan kerajaan-kerajaan tersebut antara lain tergantung dari pengelolaan sumberdaya alam tersebut sebagai komoditi perdagangan. Selain itu, dengan mengetahui dan mempelajari sumberdaya alam Sumatera, dapat juga memahami pola perdagangan kuno pada masa itu. Sumber-sumber tertulis dari dalam (prasasti) dan luar negeri (berita Arab dan Cina) menginformasikan kepada kita mengenai sumberdaya alam yang dijadikan komoditi oleh kerajaan-kerajaan di Sumatera.



Berita-berita asing banyak menginformasikan mengenai perdagangan emas dan hasil hutan yang diambil dari bumi Sumatera. Komoditi ini dikapalkan melalui pelabuhan-pelabuhan yang mengambil lokasi di tepi sungai-sungai besar atau di tepi pantai barat dan timur Sumatera. Ada indikasi maju dan mundurnya sebuah pelabuhan dapat tergantung dari sumberdaya alam yang dipasarkan melalui pelabuhan tersebut. Sebuah kota sekaligus pelabuhan sungai atau pantai laut, biasanya mengambil lokasi di tempat yang strategis, dekat dengan sumberdaya alam atau mempunyai akses dengan sumberdaya alam, misalnya pelabuhan/kota Palembang (*Po-lin-fong, Ku-kang*), Jambi (*Chan-pi, Pi chan*), Kota Cina, dan Barus (*Fansūr, Barosai*). Berita-berita asing (Cina dan Arab) menyebutkan komoditi perdagangan (hasil hutan, hasil bumi, dan barang tambang) yang dikapalkan melalui pelabuhan-pelabuhan ini.

5.1 Hasil hutan

Hasil hutan Sumatera merupakan salah satu komoditi penting dalam perdagangan antarbangsa. Komoditi yang cukup populer pada millenium pertama masehi antara lain kapur barus, damar, *storax* (bahan dasar untuk membuat minyak wangi), *myrobalan* (bahan dasar untuk membuat bahan pencelup), candu, dan *benzoin* (Wheatley 1961, 315-316). Kapur barus merupakan produk alamiah dalam bentuk kristal yang dihasilkan dari sejenis pohon yang tumbuh di hutan tropis Sumatera, Kalimantan, dan Semenanjung Tanah Melayu. Dalam istilah Latin pohon kapur atau karas diberi nama taksonomi *Aguilaria mallaccansis*, tetapi buahnya diberi nama *Dryobalanop aromatika* (Marsden 1999, 102). Disebut “kapur barus” karena pohon karas tersebut tumbuh di daerah sekitar garis 3° LU di hutan tropis sekitar Barus (pantai barat Sumatera Utara). Sesuai dengan namanya (*Dryobalanop aromatika*), daya tarik dari hasil pohon kapur adalah aromanya yang harum dan manfaatnya sebagai bahan ramuan obat.

Pohon kapur/karas



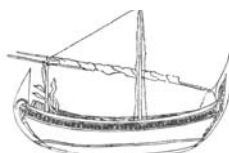
Pedagang Kapur Barus



Kristal kapur dan juga minyaknya, tidak selalu ditemukan pada pohon karas (*Aguilaria malaccensis* atau *Cinnamomum camphora*). Para pencari kapur biasanya menebang beberapa batang pohon secara sembarang, sebelum menemukan pohon yang mengandung kristal kapur. Dari sekian banyak pohon yang ditebang, mungkin tidak sampai 10% yang mengandung kristal kapur atau minyak kapur. Akibat kelangkaannya, membuat harga kapur barus dan juga minyak kapur barus menjadi mahal. Karena penebangan yang tidak memilih dan kurangnya keahlian dalam memilih pohon yang mengandung kristal, banyak pohon karas di hutan yang habis. Kegiatan penebangan dan perburuan ini sudah berlangsung lama, sekurang-kurangnya sejak abad ke-6 Masehi (Wolters 1967, 122). Keadaan seperti ini tentu saja mengakibatkan langkanya pohon karas dan sekaligus langkanya kristal bahan baku kapur barus.

Di Singkel didapati setiap tahun banyak kamper yang dengan tekun dikumpulkan oleh orang-orang dari Surat dan dari pantai Koromandel. Kamper itu mereka beli dengan harga 15-16 Real sekati. Orang Barus seperti orang Bataham, juga mengumpulkan banyak kamper yang dianggap terbaik kualitasnya, tetapi jumlahnya hanya sedikit.

Damar dan *storax* juga merupakan komoditi perdagangan yang banyak digemari oleh para saudagar asing. Damar adalah semacam terpentin/getah dari spesies pohon pinus dan yang diperdagangkan ada dua jenis, yaitu damar biasa (*Agatis alga*) dan damar wangi atau damar laki-laki (*Araucaria cunninghamii*). Getah damar mengalir



keluar dari pohon dengan sendirinya, sehingga untuk mengambilnya tidak perlu dibuat takikan seperti takikan pada pohon karet. Getah damar jatuh dan menggumpal di permukaan tanah dan penduduk mengambilnya dengan mudah. Kadang-kadang penduduk mengumpulkan gumpalan getah damar yang tersangkut di tepi-tepi sungai dan pantai akibat terbawa air kemudian diendapkan.

Marsden mengidentifikasi jenis damar lain yang ditemukan di daerah Lampung, yaitu *damar kruyen* (Marsden 1999, 106). Untuk mendapatkan getah dari jenis damar ini diperlukan takikan. Gunanya untuk bahan pelapis dasar perahu/ kapal. Untuk mendapatkan kekuatan dan ketahanan, damar ini dicampur dengan jenis yang keras.

Hasil hutan lain yang juga merupakan komoditi dagang adalah kemenyan yang berasal dari getah pohon kemenyan (*Astyrax benzoin*). Menurut Marsden kemenyan hanya dihasilkan di daerah sebelah utara khatulistiwa di Tanah Batak, tetapi di sebelah selatan khatulistiwa juga ditemukan dalam jumlah yang terbatas (1999: 104). Batang pohon kemenyan tidak dapat dijadikan bahan konstruksi bangunan karena mempunyai diameter yang kecil (sekitar 20 cm.)

Pohon kemenyan selain merupakan tumbuhan di hutan juga ditanam, tetapi tidak dilakukan secara besar-besaran seperti pohon karet. Kemenyan yang sudah siap diambil getahnya berusia sekitar 6-7 tahun. Pada usia ini batang pohon dibuat takikan seperti pada takikan karet untuk mengeluarkan getah dan ditampung pada mangkuk. Getah kemenyan yang diambil pada tiga tahun pertama setelah usianya cukup untuk disadap, kualitasnya sangat baik dan disebut dengan nama *kepala kemenyan*. Cirinya berwarna putih kekuningan, halus, dan berbau harum. Pada empat tahun berikutnya, kualitasnya mulai menurun dengan ciri berwarna kuning kemerahan mendekati warna coklat. Akhirnya, setelah 10-12 tahun disadap, pohon kemenyan dianggap sudah tidak produktif lagi. Karena getahnya sudah tidak keluar lagi dari takikan, penduduk kemudian menebang pohon tersebut untuk mendapatkan getah yang masih tersisa. Caranya adalah dengan mencacah-cacah batang pohon kemenyan. Getah yang dihasilkan kualitasnya sangat rendah dan disebut dengan nama *kaki kemenyan*. Cirinya berwarna gelap, keras, dan kotor karena bercampur dengan serpihan-serpihan kayu.



Kemenyan Getah



Kemenyan Putih



Orang Barus menghasilkan banyak kemenyan yang disebut menyan Barus dan terkenal di seluruh pulau (Sumatera). Kemenyan yang paling dihargai adalah kemenyan yang berwarna putih. Di pasar orang Barus menggunakan kemenyan sebagai alat tukar untuk membeli apapun. Oleh para saudagar, kemenyan dalam kemasan ini kadang-kadang dijadikan rujukan bagi harga barang komoditi lain. Kemenyan yang sudah jadi dikemas dalam kemasan yang dibuat dari anyaman daun pandan atau daun kelapa. Kemasan ini berbentuk kotak/kubus. Khasiat dari kemenyan dipakai sebagai ekspektoran (obat untuk mengeluarkan dahak), dan juga sebagai pewangi.

Selain hasil hutan dari jenis tumbuhan, ada juga hasil hutan dari jenis hewan. Berita Cina menyebutkan barang komoditi perdagangan yang berupa hewan antara lain bermacam-macam jenis burung (kasuari, betet, nuri) dan mamalia (macan tutul, kucing hutan, beruang, dan kera). Dalam kitab *Sejarah Dinasti Ming buku 374* disebutkan barang-barang komoditi dan persembahan kepada kaisar Cina, antara lain beruang hitam, kasuari, merak, nuri bermacam-macam warna, cula badak, gading gajah, dan tempurung penyu (Groeneveldt 1960, 68).

5.2 Hasil Tambang



Bumi Sumatera kaya akan barang tambang. Dalam sejarah, barang tambang yang dikenal oleh para saudagar dan menjadi komoditi penting adalah logam emas. Karena logam inilah maka Sumatera dikenal juga dengan nama *Swarnnadwīpa* (= Pulau Emas) atau *Swarnnabhūmi* (= Tanah Emas). Di samping emas, mineral lain termasuk perak, timah hitam, tembaga, seng, besi, dan air raksa ditambang di Sumatera sebelum abad ke-16 (sebelum kedatangan bangsa-bangsa Eropa) (van Bemmelen 1944 (2), 103, 105, 164, 210; Marsden 1999, 111-115). Bukti terbaik tentang penambangan logam sebelum kedatangan bangsa-bangsa Eropa di Nusantara, ditemukan di daerah pegunungan dekat dengan pantai barat Sumatera, tetapi pekerjaan penambangan tertua ditemukan di daerah Aceh dan Lampung (Miksic 1979, 85).



Adalah penting untuk melihat kedudukan sumberdaya alam Pulau Sumatera untuk dapat memahami mengenai timbulnya pemukiman, pelabuhan, pola perdagangan, dan kerajaan-kerajaan kuno di Sumatera. Hal yang tidak dapat dipungkiri oleh banyak orang adalah bahwa hasil bumi dan hasil tambang Sumatera banyak dicari oleh para saudagar baik dari luar negeri dan kerajaan-kerajaan lain di Nusantara. Salah satu hasil Sumatera yang terpenting adalah emas.

Selain emas, beberapa logam lain juga ditemukan di Sumatera seperti perak, plumbum, tembaga, *zink*, besi, dan air raksa (van Bemmelen 1944, 210; Miksic 1979, 263). Barang-barang logam itu telah lama ditambang dan jauh sebelum abad ke-16 Masehi, yaitu ketika para penguasa barat melakukan penambangan secara besar-besaran di bumi Sumatera (Miksic 1979, 262). Air raksa banyak ditemukan di Lebong dan *cinnabar*, satu jenis logam yang mengandung air raksa telah ditambang di daerah Jambi jauh sebelum kedatangan orang Barat (Miksic 1979, 262; Tobber 1919, 463-464). *Cinnabar* juga ditambang di Muara Sipongi, Kabupaten Tapanuli Selatan (Sumatera Utara) (van Bemmelen 1944, 210). Di Muara Sipongi, sebelum kedatangan bangsa barat ditambang juga plumbum, *zink*, besi, dan tembaga.

Logam lain yang ditemukan belakangan adalah timah. Logam ini ditemukan di Pulau Bangka dan Belitung secara tidak sengaja. Menurut Marsden dalam *History of Sumatera*, disebutkan bahwa logam timah ditemukan ketika salah sebuah rumah penduduk milik keturunan Cina terbakar. Karena panas dari rumah yang terbakar, maka bijih timah yang terkandung di bawah lantai rumah menjadi mencair/meleleh. Kejadian ini berlangsung pada sekitar abad ke-17. Sejak saat itulah bangsa barat dengan memanfaatkan tenaga setempat, menambang timah secara besar-besaran. Pada masa pemerintahan Kesultanan Palembang, timah dari Bangka dan Belitung menjadi barang komoditi utama.



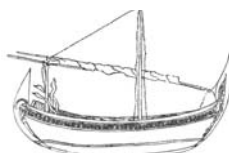
5.3 Eksploitasi Emas

Nama asli Pulau Sumatera, sebagaimana ditemukan dalam ceritera rakyat atau sumber-sumber sejarah, adalah “Pulau Emas”. Sejak jaman purba Pulau Sumatera memang sangat terkenal dengan hasil tambang emasnya. Istilah *Pulau Ame* terdapat dalam *Kaba Cindua Mato* dari Minangkabau. Dalam ceritera rakyat Lampung tercantum nama *tanoh emas*. I-tsing, seorang pendeta Buddha dari Cina, menyebutkan *chin-chou* (=negeri emas). Berita-berita Arab menyebut dengan nama *Sarandib*, yaitu transliterasi dari nama Sansekerta, *Swarnnadvīpa*, yang artinya “Pulau Emas”. Nama Sansekerta lain untuk *Swarnnadvīpa* (= pulau emas) adalah *Swarnabhūmi* (= tanah emas). Dalam berbagai prasasti, Pulau Sumatera dikenal dengan nama *Swarnnadvīpa* atau *Swarnabhūmi*.

Pada umumnya, kegiatan penambangan emas pada masa lampau dilakukan baik di daerah endapan aluvium maupun endapan sungai yang mengandung bijih emas. Emas demikian bersifat sekunder dan disebut dengan istilah *plaser*. *Emas sekunder* itu berasal dari batuan yang ditemukan di daerah dataran tinggi (pegunungan). *Emas sekunder* ini kemudian dipengaruhi oleh proses pelapukan serta pengikisan. Hasil kedua proses itu kemudian dihanyutkan air ke tempat yang lebih rendah. Di tempat yang rendah ini kemudian terkumpul di suatu dataran. Di tempat inilah terdapat konsentrasi emas yang tinggi dan dapat ditambang dengan menggunakan teknologi sederhana.

Manuel Godinho de Ereda, seorang pengelana Portugis yang berkunjung ke Sumatera pada tahun 1807, melaporkan kegiatan pendulangan emas. Setiap pagi sekelompok penduduk dari Kerajaan Kampar masing-masing membawa ayakan halus untuk mengayak pasir dari Sungai Sunetrat (=Sungai Dareh). Dengan cara ini butiran emas sebesar biji-bijian atau seukuran sisik ikan dapat tertinggal dalam ayakan itu. Butiran yang lebih besar didapat dari tanah yang berasal dari sumur galian di tepi sungai. Tanah galian ini kemudian dijemur di tepi sungai hingga kering. Panas matahari menjadikan bongkahan tanah itu menjadi pecah dan hancur. Dari tanah yang hancur ini kemudian tampak butiran emas. Segenggam tanah kering dapat diremas dengan tangan secara mudah dan butiran emas dapat diambil.

Di daerah tepian Sungai Batanghari, penduduk mencari *emas sekunder* dengan cara menyiram-nyiram tepian sungai dengan air. Siraman air digunakan untuk menyingkirkan tanah atau pasir yang ada di permukaan. Apabila tanah di tepi

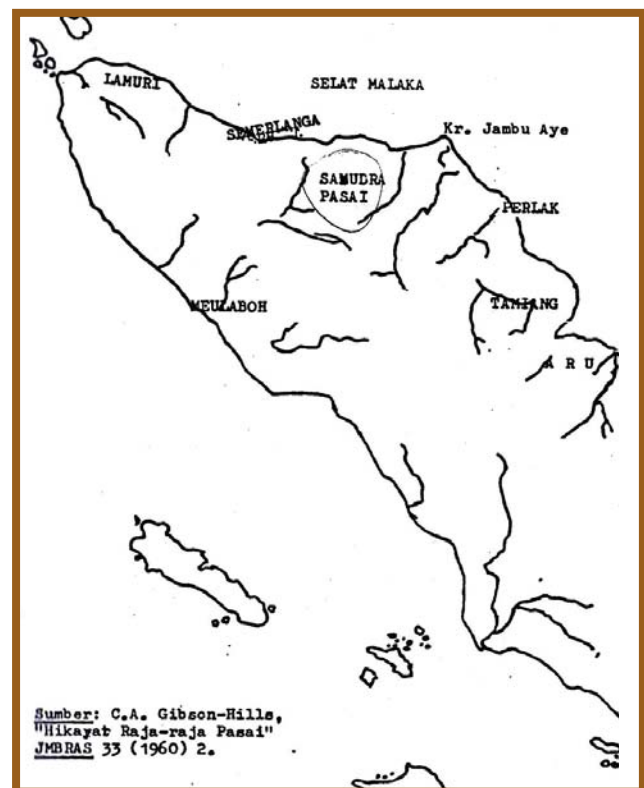


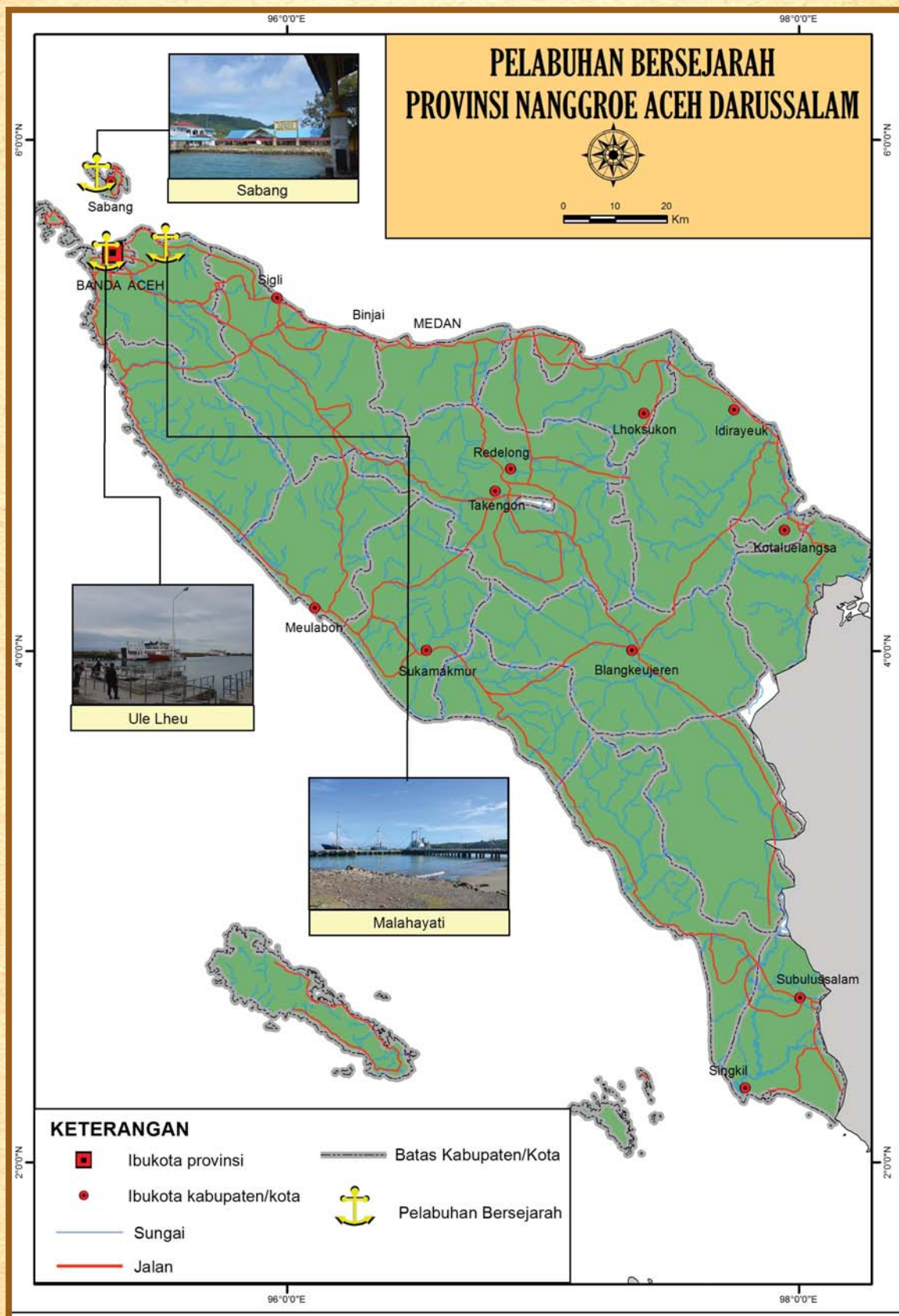
sungai mengandung emas, setelah permukaannya tersingkap akan tampak butiran emas sebesar biji jawawut atau kacang hijau. Kadang-kadang pasir atau tanah yang mengandung butiran emas ini diendang dengan menggunakan wadah bundar yang bagian bawahnya berbentuk kerucut, seperti topi petani (*caping*).

William Marsden, seorang pengelana berkebangsaan Inggris yang bertandang ke Sumatera pada tahun 1771-1779, dalam kitabnya *History of Sumatera* menceritakan tentang kegiatan penambangan emas di daerah Minangkabau. Berdasarkan tempat asalnya, bijih emas dibagi menjadi dua kelompok, yaitu *amas sepayang* atau *emas primer* dan *amas sungei abu* atau *emas sekunder*. Menurut taksiran, pada sekitar tahun 1700 di Minangkabau terdapat lebih dari 1200 lokasi penambangan emas. Peralatan yang dipakai untuk kegiatan itu antara lain linggis, sekop, palu besi besar untuk menghancurkan batuan yang mengandung bijih emas, lumpang batu, dan wadah untuk tempat mengumpulkan hancuran batuan yang mengandung bijih emas. Wadah ini bentuknya seperti perahu dengan ujungnya mempunyai tali untuk penarik. Setelah penuh, tempat itu kemudian ditarik keluar dari terowongan tambang ke suatu tempat yang berair. Air dipakai untuk memisahkan butiran emas dari batuan kuarsa pengandungnya yang telah ditumbuk halus.

Daerah penghasil emas di wilayah Kabupaten Tanah Datar ada di sekitar lembah Sungai Selo, Sungai Sinamar, dan Sungai Sumpur. Dari tempat-tempat ini emas ditambang dan *diendang* untuk kemudian dipasarkan melalui dua jalan yang cukup sulit untuk masa itu. Daerah pemasaran emas ada di wilayah pantai barat dan pantai timur Pulau Sumatera.

Daerah lain, di hulu Batanghari, yang merupakan tempat penghasil emas adalah di suatu tempat yang dikenal dengan nama Pangkalan Jambu, berdekatan dengan Kerinci dan lembah Sungai Mesuji, Sungai Merangin, Batang Asai, Sei Limun yang kaya dengan endapan emas. Di daerah ini masyarakat mendulang emas pada musim kering. Kegiatan ini sudah berlangsung sejak lama.





Dalam *Hikayat Aceh* disebutkan bahwa mengenai perdagangan emas lebih banyak diketahui adalah emas merah. Meskipun orang Eropa tidak dapat medatangi tambang-tambang emas, namun mereka telah mencoba mengumpulkan keterangan sebanyak mungkin mengenai logam yang mempunyai daya tarik itu.

5.4 Pelabuhan-pelabuhan

Berdasarkan sumber-sumber tertulis yang sampai kepada kita, di pesisir barat yang membujur dari arah baratlaut ke tenggara, terdapat pelabuhan-pelabuhan Lamuri/Aceh, Barus, Sibolga, Tiku, Pariaman, Padang (Muaro dan Teluk Bayur), Bengkulu (Padang Baai), dan Lampung. Beberapa pelabuhan di antaranya telah mati sejalan dengan punahnya hasil hutan yang merupakan barang komoditi perdagangan ketika jayanya pelabuhan-pelabuhan itu. Pelabuhan-pelabuhan yang tetap hidup dan berkembang hingga saat ini antara lain pelabuhan Aceh, Sibolga, Padang (Teluk Bayur), Bengkulu (Padang Baai), dan Lampung. Sementara itu pelabuhan seperti Barus, Tiku, Muaro Padang, dan Pariaman tidak berkembang menjadi sebuah pelabuhan besar. Pelabuhan-pelabuhan kecil tersebut kini masih berfungsi sebagai pelabuhan nelayan.

5.4.1 Lamuri

Bandar ini merupakan salah satu Bandar penting di sekitar Selat Melaka. Peranan Bandar ini menjadi lebih penting lagi karena letaknya di ujung baratlaut pulau Sumatera, di pintu masuk menuju Selat Melaka. Ketika kerajaan Islam berdiri nama Bandar ini berubah menjadi Aceh Darussalam. Mengenai keletakkannya secara tepat, hingga saat ini masih menjadi perdebatan di antara para pakar karena tidak ada satupun sumber sejarah yang menginformasikannya. Namun berdasarkan cerita yang turun temurun, letak bandar ini di sekitar Aceh Besar dan Banda Aceh.

Prasasti Rājendracōla dari Tañjore (1030/1031 Masehi) menyebutkan:

“(Rajendra) setelah mengirim banyak kapal ditengah laut bergelombang dan setelah menawan Sanggramavijayottunggavarman, Raja Kadaram, bersama dengan gajah-gajah dalam pasukannya yang perkasa (mengambil) tumpukan





Prasasti Neusu, Banda Aceh, beraksara Grantha dan berbahasa Tamil.

besar harta benda berharga, Ilamuridesam kekuatannya yang dahsyat; Manakkavaram....; dan Kadaram yang kekuatannya dahsyat, yang dilindungi oleh lautan dalam” (Coedes 1968,142-143; Hall 1988, 57).

Itulah sepenggal isi Prasasti Tañjore yang menyebutkan Lamuri dengan sebutan Ilamuridesam sebagai sebuah tempat yang mempunyai kekuatan besar. Ini artinya, ketika Rājendracōla menyerang Sumatera, ia berbenturan dengan kekuatan tentara yang besar. Menurut prasasti ini meskipun Lamuri mempunyai kekuatan besar, namun orang-orang Cōla menyebutkannya dengan istilah “desa”. Lain halnya dengan Marcopolo yang pernah singgah di Sumatera bagian utara. Ia menyebutkannya sebagai nama sebuah wilayah. Namun dapat dipastikan bahwa nama Bandar Aceh Darussalam yang letaknya di muara sungai Aceh, adalah nama yang merupakan kelanjutan atau perubahan dari nama Lamuri (Ambary 1998, 136).

Keletakkan Bandar Aceh Darussalam yang dulunya bernama Lamuri sangat strategis, karena terletak di ujung pintu masuk Selat Melaka yang merupakan jalur pelayaran penting dari India ke Cina. Juga di tempat ini disalurkan komoditi perdagangan yang berasal dari hutan-hutan di Sumatera. Komoditi ini berupa kemenyan, kapur barus, kapulaga dan mungkin amber (sejenis getah yang sudah “memfosil”) yang berasal dari hutan-hutan di Sumatera bagian barat, dan dikapalnya melalui pelabuhan Tikus dan Barus untuk selanjutnya dibawa ke Lamuri.

Bandar Lamuri atau Bandar Aceh Darussalam, dan kemudian menjadi Banda Aceh adalah tempat berkumpulnya para saudagar yang berasal dari berbagai bangsa seperti Cina dan Tamil. Keberadaan komunitas saudagar Tamil seperti diketahui dari sebuah prasasti beraksara *Grantha* dan berbahasa Tamil yang ditemukan di Banda Aceh. Berdasarkan *typografinya*, agaknya seaman dengan prasasti batu yang ditemukan di Barus yang berasal dari tahun 1088 Masehi. Isinya (Prasasti Barus) menyebutkan bahwa pada bulan Māsi (Februari-Maret) tahun 1010 Śaka (1088 Masehi), “Yang kelima ratus dari seribu arah” telah menyuruh memahat dan menancapkan batu (prasasti) ini (Subbarayalu 2002, 20). Prasasti Tamil dari Banda Aceh ini belum dibaca, namun pertanggalannya diperkirakan berasal dari sekitar abad Ke-11 Masehi.





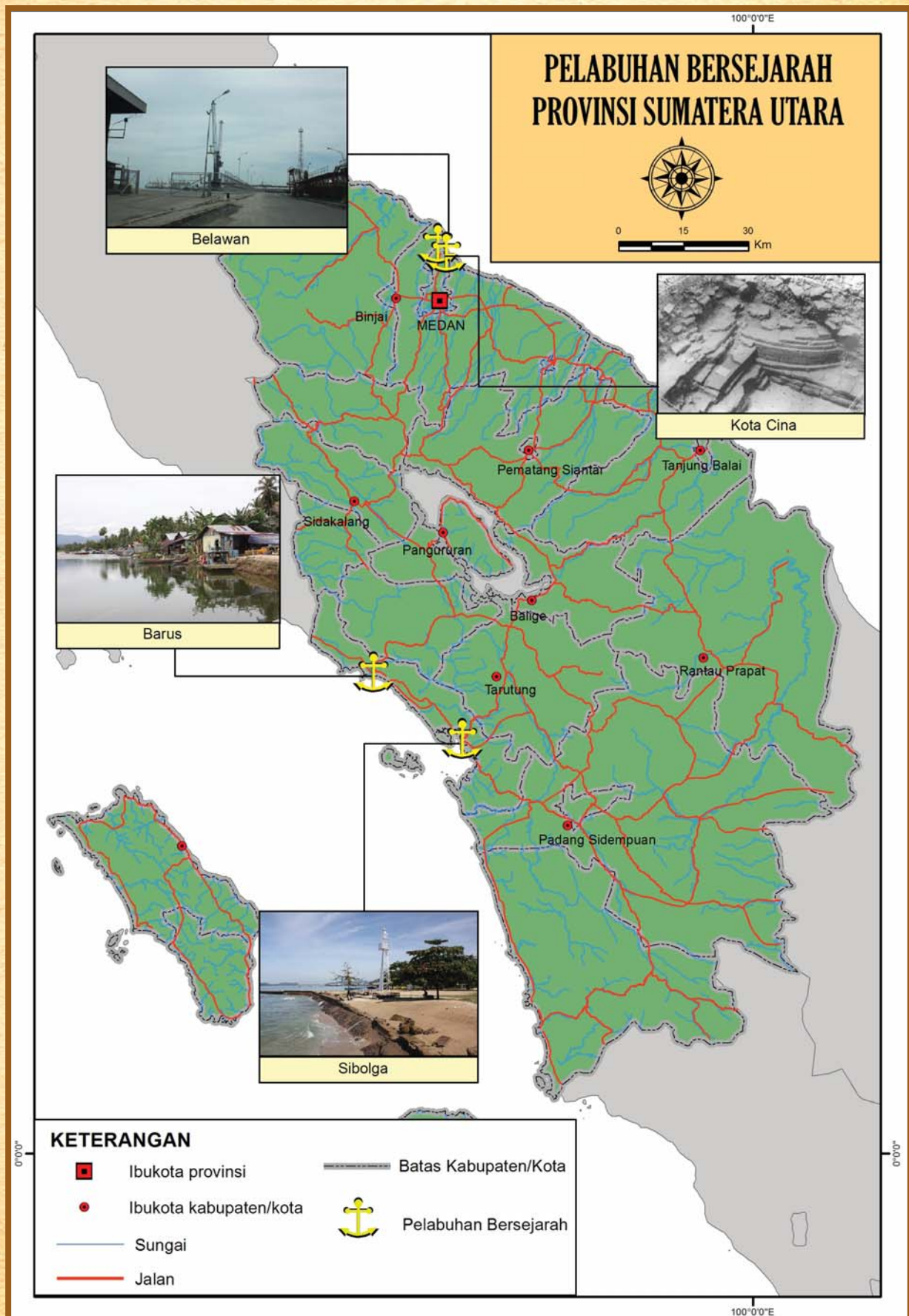
*Ilustrasi situasi pelabuhan
Banda Aceh*

Hanya sedikit data sejarah yang menguraikan Bandar Aceh atau disebut juga dengan nama “Achin”. Kita memperoleh informasi mengenai keadaan Bandar ini diperoleh dari sumber Eropa abad ke-17 ketika Aceh diperintah oleh Sultan Iskandar Muda (1607-1636). Sumber tersebut menguraikan jalan masuk menuju Bandar Aceh sebagai berikut: “Semua pelaut yang datang ke Aceh pada abad ke-17 berpendapat bahwa kota itu sukar didarati dan kurang menyenangkan. Teluknya dihalangi beberapa pulau dan berbahaya untuk dirapati. Karena itu lebih baik dijaui”.

Seorang penulis lain, de Graaf, mempunyai pengalaman yang tidak menyenangkan ketika mendarat ke Aceh baru tiba dari Melaka kapalnya kandas di perairan Aceh “Adapun kami yang berlayar dengan kapal *Dragon* itu menuju Kerajaan Aceh, tetapi kapal kami kandas di karang-karang Pouloway (mungkin maksudnya Pulau We), tetapi kami dapat menyelamatkan diri dengan perahu kami dan berdayung masuk ke Sungai Aceh. Waktu mau kembali ke Batavia, ia nyaris celaka lagi”.

Sebetulnya, secara geografis Bandar Aceh sangat ideal bagi sebuah pelabuhan, karena terletak di sebuah teluk, tempat bermuaranya sungai, dan terlindung dari angin dan ombak besar. Di depannya terdapat tiga buah pulau. Tetapi justru pulau-pulau





itu sangat mengganggu pelayaran masuk menuju bandar. Sebuah catatan tertulis menginformasikan: “Teluk dapat dimasuki melalui tiga “terusan” sehingga kapal dari terhindar dari pulau dan gosong-gosong pantainya. Terusan yang satu dinamakan *Surat* yang dilalui kalau mau berlayar ke Gujarat. Terusan kedua dinamakan *Benggali* yang dilalui ketika akan berlayar ke pantai timur India. Kemudian terusan ketiga tidak mempunyai nama, yang dilalui ketika akan berlayar ke Melaka.

Apabila para pelaut sudah berhasil sampai ke teluk tersebut (tergantung kedatangannya dari arah mana), bukan berarti pelayaran menuju Bandar Aceh sudah aman, karena harus memilih terusan mana yang hendak dilalui. Beaulieu menulis: “Masih memerlukan 8 hari lagi sebelum bisa merapat, padahal jauhnya hanya sekitar 4 mil untuk sampai ke darat, tetapi kami nekat ingin lewat terusan yang paling dekat dengan daratan dan yang kami lihat satu-satunya yang terbuka, dan yang kami lihat satu-satunya yang terbuka, tetapi di terusan itu kami disambut angin keras dari arah tenggara yang bertiup langsung dari haluan sehingga kami kehilangan sebuah jangkar”. Dari gambaran para pelaut tersebut, jelas bahwa untuk memasuki Bandar Aceh harus melalui teluk dan terusan yang berbahaya bagi pelayaran, tetapi entah mengapa para pelaut dan saudagar mau berkunjung ke Aceh. Ini mungkin disebabkan karena faktor sumberdaya alam yang merupakan komoditi perdagangan, dan untuk menambah perbekalan sebelum melanjutkan pelayaran yang jauh (kecuali mungkin ke Melaka ada faktor lain).

5.4.2 Barus

Barus, sebagaimana diberitakan oleh Ptolemy, merupakan sebuah pelabuhan kuno yang telah ada pada abad pertama Masehi. Dalam bukunya *Geographyke Hyphegesis* Barus disebut dengan nama *Barousai* (Ambary 1990, 57). Beberapa penulis asing seperti penulis Arab menyebutkan bahwa pada abad ke-10 Masehi, Barus sudah menjadi bagian dari Śrīwijaya. Ada kepastian bahwa Barus pada masa lampau merupakan sebuah pelabuhan yang terletak di pantai barat Sumatera dan sering dikunjungi saudagar asing, terutama saudagar yang datang dari arah barat (India, Persia, dan Timur Tengah). Di pelabuhan ini diperdagangkan barang-barang komoditi dari Cina, antara lain keramik dan manik-manik kaca, dari Timur Tengah antara lain gelas kaca dari Persia dan Iraq (Ambary 1979). Berdasarkan penelitian arkeologi



yang pernah dilakukan di daerah Barus, dapat diduga bahwa pelabuhan ini telah dikenal oleh para saudagar asing sejak abad ke-1 Masehi. Berbagai tinggalan budaya masa lampau yang menunjukkan identitas asalnya ditemukan di daerah ini, misalnya barang-barang kaca dari Persia, dan keramik dari Cina. Di antara tinggalan budaya yang ditemukan di daerah ini ada sebuah prasasti yang menunjukkan identitas kelompok bangsa tertentu yang pernah tinggal di daerah ini.

Saudagar Arab Ibn al-Faqih pada tahun 902 Masehi dalam catatannya menyebutkan bahwa *Fansur* (Barus) merupakan pelabuhan besar di pantai barat yang menghasilkan cengkeh, kapur barus, kayu cendana, dan pala. Sulaiman al-Mahri, juga seorang saudagar Arab, melokasikan *Fansur* di pantai barat Sumatera di antara pelabuhan Singkel dan Pariaman, di seberang *Niha* (Nias) dan sedikit ke arah selatan Pulau Banyak. Berita Cina menyebut tempat ini dengan nama *Po-lu*.

Nama Barus masih dipakai sebagai nama sebuah kota tingkat *kecamatan* di Kabupaten Tapanuli Tengah, Provinsi Sumatera Utara. Letaknya sekitar 60 km. dari Sibolga dan dapat dicapai dengan kendaraan bermotor roda empat. Dilihat dari lokasi geografinya, Barus kurang strategis bagi perekonomian karena letaknya yang jauh dari Selat Melaka yang merupakan jalur pelayaran yang ramai pada waktu itu. Letak Barus di pesisir barat Sumatera di mana perairannya cukup berbahaya bagi pelayaran. Samudra Indonesia merupakan laut dengan gelombang besar. Namun, karena daerah Barus menghasilkan barang komoditi yang penting untuk masa itu, pelabuhan ini menjadi terkenal baik di Cina maupun di Timur Tengah. Barang komoditi perdagangan yang dihasilkan dan menjadikan Barus terkenal di Cina dan Timur Tengah adalah Kapur Barus.

Sekurang-kurangnya pada abad ke-16 Masehi bahan komoditi yang diperlukan dari Barus ialah kapur barus. Tempat yang menghasilkannya memang terbatas, yaitu di kawasan di sebuah anak sungai yang bernama Sungai Singkel. Hasil kapur barus itu dibawa ke Singkel melalui Sungai Singkel dan kemudian melalui jalan darat dan akhirnya sampai di Barus. Meskipun untuk ke pelabuhan Barus dari arah laut agak sulit jika dibandingkan dengan keadaan di pelabuhan Singkel atau Sibolga, namun Barus masih merupakan pelabuhan yang terpenting pada abad ke-16 Masehi sebagaimana dilaporkan oleh Tomé Pires.

Pada tahun 1978 Pusat Penelitian Arkeologi Nasional mengadakan penelitian arkeologi di Kedai Gadang, Bukit Hasang, Papan Tinggi, Makam Mahligai, dan Lobu



Tua (Ambary 1979, 13). Penelitian ini kemudian dilanjutkan kembali pada tahun 1995-1999 oleh sebuah tim gabungan Pusat Penelitian Arkeologi Nasional dan *École française d'Extrême-Orient*. Dalam pembicaraan ini, situs yang dikemukakan adalah Situs Lobu Tua karena ada kaitannya dengan keberadaan komunitas Tamil di Barus.

Situs Lobu Tua letaknya sekitar 15 km menuju arah barat laut dari Barus, di antara dua sungai, Aek Busuk di utara dan Aek Maca di selatan. Berdasarkan kontur rupabuminya, situs ini dapat dibedakan menjadi dua bagian yang dibatasi oleh tebing setinggi 20 meter. Kedua bagian itu adalah daerah dataran rendah yang letaknya di tepi laut selebar 1 km, dan dataran yang agak tinggi yang letaknya agak ke pedalaman. Dari Situs Lobu Tua pada tahun 1892 ditemukan sebuah prasasti batu yang ditulis dalam aksara *Grantha* (Pallawa) dan berbahasa Tamil (Hultzsch 1891-1892, 11). Isinya menyebutkan bahwa pada bulan Māsi (Februari-Maret) tahun 1010 Śaka (1088 Masehi), “Yang kelima ratus dari seribu arah” telah menyuruh memahat dan menancapkan batu (prasasti) ini (Subbarayalu 2002, 20).

Di kawasan Lobu Tua ada sebuah tempat yang menurut keterangan penduduk dulunya bernama Pancur(an), sesuai dengan keterangan van Vuuren yang menyatakan bahwa di daerah hulu sebelah barat dari Barus ada sebuah kampung yang bernama Pansur (van Vuuren 1908, 1391). Nama tempat ini mengingatkan kita dengan kata *Fansur* dari sumber Arab (Miksic 1979, 93-94), yang muncul untuk pertama kalinya dalam berita Arab (*ahbār as-sī n wa l-hind*= *Catatan mengenai Cina dan India*) dari tahun 851 Masehi (Wheatley 1961, 244). Nama tersebut mungkin dapat disamakan dengan kata *Pansur* atau *Patsur* yang dapat berarti mata air. Beberapa pakar beranggapan bahwa nama tersebut berasal dari kata lokal, yaitu *Pansur*, bukan berasal dari kata Arab. Nama tersebut memberi arti yang sama seperti perkataan Melayu, *pancur(an)* yang berarti “air yang keluar dari dalam bumi sebagai mata-air”. Dalam kenyataannya, sebuah sungai kecil bermata-air berada di dekatnya dan terdapat sebuah pancuran (van Vuuren 1908, 1393). Peta Mao K'un menyebut *Pan-tsu* (Mills 1951, 282) dan *Sejarah Dinasti Ming* menyebut *Pan-tsou-cul* atau *Kou-li-pan-tsou* yang diinterpretasikan sebagai “Pulau Pan-tsou” oleh Pelliot (Pelliot 1912, 331). Fansur terkenal karena sumber kapur barus yang banyak ditemukan di hutan-hutan di daerah itu (Wolters 1967, 180). Dalam konteks Fansur, ada beberapa sumber lain yang menyebutkannya, antara lain Chau Ju-kua yang menyebut *pin-su*, Marco Polo menyebut *Fansur*, dan Wu-pei Chih menyebut *Pan-tsu* (Hirth & Rockhill 1911, 91).

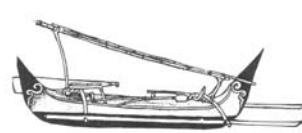
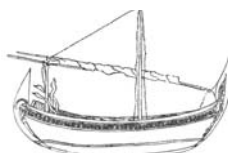


Dari keterangan sumber-sumber asing tersebut, jelas bahwa kawasan Barus sangat penting dalam perdagangan antarabangsa. Aktivitas pengambilan kapur barus di kawasan ini berlangsung sekurang-kurangnya hingga abad ke-16 Masehi. Hutan yang menghasilkan getah kapur tersebut memang terbatas di satu kawasan lembah Sungai Singkel. Hasil hutan tersebut dibawa melalui Sungai Singkel dan kemudian jalan darat menuju Barus untuk dikapalkan ke berbagai penjur. Meskipun melalui laut menuju pelabuhan Barus lebih sulit jika dibandingkan dengan pelabuhan Singkel dan Sibolga, namun para saudagar lebih suka mengambil barang komoditinya (seperti emas, sutera, benzoin, dan kapur barus dalam jumlah yang banyak) ke pelabuhan Barus seperti yang diceriterakan oleh Tomé Pires (Cortese 1944, 161)

Kapur Barus (*camphor*) adalah suatu produk alamiah dalam bentuk kristal yang dihasilkan oleh sejenis pohon yang tumbuh di hutan tropik Sumatera, Kalimantan, dan Semenanjung Tanah Melayu. Produk alamiah ini sudah lama dikenal dan diperjualbelikan orang sebagai barang komoditi yang eksklusif. Bilamana komoditi ini mulai diperdagangkan orang tidak ada satupun sumber tertulis yang menyebutkan. Catatan tertua mengenai barang komoditi ini berasal dari masa dinasti Cina selatan (abad ke-6 Masehi). Catatan itu menyebutkan bahwa salah satu produk dari *lang-ya-shiu* di wilayah Semenanjung adalah parfun *Po-lu*. Para pakar mengidentifikasi *Po-lu* sebagai terjemahan dari Barus, sebuah toponim terkenal yang lokasinya terletak di pantai barat Sumatera Utara (Wolters 1967, 122).

Berita tertulis lain yang menyebutkan tentang kapur barus berasal dari abad ke-9 Masehi. Kitab yang bernama *Yu-yang-tsa-tsu* menyebutkan *Ku-pu-p'o-lu* (=kapur barus). Kitab *Chau-ju-kua* (abad ke-13 Masehi) menulis, ada dua tempat yang menghasilkan kapur, yaitu *P'o-ni* yang diidentifikasi sebagai Kalimantan, dan *Pin-su* yang diidentifikasi sebagai Barus (Hirth & Rockhill 1966, 194). Berdasarkan berita Cina, para saudagar Cina menamakan kapur barus dengan sebutan *Na-tsi*.

Komoditi yang dapat dikatakan komoditi eksklusif dari Śrīwijaya adalah kapur barus. Para saudagar Cina menyebut komoditi ini dengan nama *Na-shi* dan membaginya dalam beberapa kualitas sesuai dengan kemurniannya. Kapur yang berkualitas baik dan berbentuk kristal disebut “kapur bunga plum”. Kapur yang kualitasnya rendah disebut dengan “kapur emas bawah”. Kapur remukan disebut “kapur beras”, tetapi bila jenis ini sudah bercampur dengan serpihan disebut “kapur abu-abu” (Wibisono 1993, B5-5).



Salah satu yang menarik perhatian dari perdagangan kapur di wilayah Barus adalah dikeluarkannya sebuah prasasti yang berbahasa Tamil. Prasasti ini ditemukan di sebuah desa yang bernama Lobu Tua, Kecamatan Barus, Kabupaten Tapanuli Tengah (Sastri 1932, 314-316). Tempat ditemukannya prasasti ini berupa sebidang tanah yang agak tinggi dan di sekelilingnya terdapat benteng tanah. Ekskavasi yang dilakukan di sekitar prasasti, berhasil menemukan pecahan-pecahan keramik T'ang dan Song (abad ke-10-13 Masehi) (Ambary 1984, 18). Lokasi ini berjarak sekitar 3 km. dari pantai. Sebenarnya ada prasasti Tamil lainnya di Lobu Tua, tetapi pada tahun 1795 prasasti tersebut diledakkan oleh Raja Barus (Deutz 1885) dan satunya sekarang menjadi koleksi Musium Nasional di Jakarta.

Prasasti yang berangkatahun 1088 Masehi itu secara ringkas menyebutkan tentang adanya persekutuan dagang yang disebut “Yang kelima ratus dari seribu arah”. Mereka adalah orang-orang Tamil (India) yang diduga tinggal di daerah Barus dan membeli komoditi hutan dari penduduk setempat. Adapun komoditi yang disebutkan dalam prasasti itu, antara lain adalah batu mulia (saphir, batu bulan, jambrut, mutiara dan koral), hasil hutan (kapur, kemenyan, kapulaga, kunyit, cengkeh, dan cendana), dan komoditi dari jenis binatang (Sastri 1932, 314).



Prasasti Lobu Tuwa, Barus

Beberapa hal yang menarik dari prasasti ini adalah penyebutan *Vēlāpuram*, *Vārōcu*, dan tiga golongan (orang) yang diwajibkan membayar pajak/cukai sebagaimana ditafsirkan oleh Subbarayalu (2002, 22-26). Dua nama di muka (*Vēlāpuram* dan *Vārōcu*) merupakan nama tempat di mana para saudagar Tamil tersebut berkumpul. Subbarayalu menafsirkan *Vēlāpuram* merupakan suatu tempat bahagian dari sebuah kota, dan tempat ini adalah sebuah pelabuhan laut tempat kapal-kapal dagang berlabuh untuk membongkar dan memuat barang dagangan (2002, 23). Kota mana yang dimaksud dalam prasasti tersebut mungkin menunjuk pada kata berikutnya, yaitu *Vārōcu*. Di mana lokasi kota ini, mungkin dapat dilihat dari sumber lain yang menyebutkan kata yang sama.

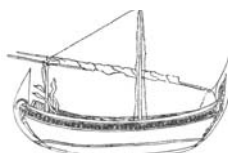


Sebagaimana diuraikan oleh Subbarayalu, nama *Vārōcu* dapat diidentifikasi dengan Barus karena orang Tamil menyebutkan kata “*Barus*” dengan “*Vārōcu*”. Ia menghubungkan dua kata itu dari sumber Tamil abad ke-12 Masehi yang menyebutkan *Vārōcu cūtan* yang berarti “kamper dari *Vārōcu*” dan *Cīna cūtan* yang berarti “kamper dari Cina”. Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa Barus merupakan sebuah kota pelabuhan, tempat di mana para saudagar Tamil melakukan transaksi dagang dan di kota ini mereka mendirikan perserikatan dagang yang dikenali dengan nama “Yang kelima ratus dari seribu arah”.

Rupa-rupanya komunitas Tamil di kota Barus keberadaannya cukup nyata. Menurut Prasasti Lobu Tua mereka menarik cukai *añcu-tunt-āyam* dalam bentuk emas berdasarkan harga *kastūri* dengan obyeknya “(Setiap ... dari) kapalnya, nahkoda kapal, dan *kēvi*”. Mungkin yang dimaksud dengan “(Setiap ... dari) kapalnya” adalah para juragan pemilik kapal. Adanya kegiatan penarikan cukai terhadap objek cukai, mengindikasikan bahwa di kota Barus terdapat semacam “organisasi pemerintahan” dari komunitas Tamil. Hasil cukai dapat digunakan untuk keperluan organisasi atau dapat juga digunakan menjadi semacam upeti yang imbalannya adalah perlindungan agar tidak terjadi gangguan dalam menjalankan aktivitas perdagangan. Hal ini wajar saja, karena dalam pelayaran selalu ada gangguan dari lanun di laut atau ada kekuatan lain yang menginginkan semacam upeti.

Menurut laporan, pada tahun 1900-an di Situs Lobu Tua pernah ditemukan sebuah arca *Buddha* dalam bentuk torso, tanpa kepala dan anggota badan lain. Arca ini dibuat dari batu granit yang berwarna merah. Penemuan arca tersebut dilaporkan oleh Kontrolir Belanda untuk diselamatkan sebagai koleksi *Bataviaasche Genootschap* (sekarang Museum Nasional Jakarta). Namun karena sesuatu dan lain hal, arca tersebut tidak pernah sampai pada tujuannya. Hingga waktu ini arca tersebut hilang tidak tentu rimbanya. Adanya arca di Barus mengindikasikan bahwa orang-orang Tamil telah bermukim di situ. Mereka memerlukan suatu sarana untuk melakukan peribadatan, dan arca tersebut merupakan arca yang dipuja dan ditempatkan di sebuah bangunan suci.

Selain orang-orang Tamil, ada juga komunitas lain yang diam di Barus. Komunitas ini berasal dari Arab/Persia. Seperti juga orang Tamil, mereka juga berkepentingan untuk memperoleh kapur barus dan kemenyan. Kedua macam komoditi ini sangat digemari oleh orang-orang dari Timur Tengah. Kedatangan saudagar Arab di Barus



selain berdagang juga menyebarkan agama Islam. Bukti tertua keberadaan Islam di Indonesia, khususnya di Sumatera, diperoleh dengan ditemukannya sebuah batu nisan kubur di daerah Barus. Pada sebuah kompleks makam di Desa Batu Badan, Kecamatan Barus, ditemukan sebuah batu nisan kubur yang berangkatahun 10 Safar 602 Hijriah (1206/7 Masehi). Jasad yang dimakamkan di tempat tersebut adalah seorang wanita yang bernama Tuhar Amisuri (Ambary 1984, 18; 1998, 57). Ini merupakan bukti bahwa di Barus pada permulaan abad ke-13 Masehi sudah ada orang yang beragama Islam bermukim di tempat tersebut.

5.4.3. Sibolga

Pelabuhan Sibolga dapat dikatakan termasuk pelabuhan muda yang lahir pada masa pemerintahan Hindia-Belanda di Nusantara. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan alam karena berada di sebuah teluk, yaitu Teluk Tapian Nauli atau Teluk Sibolga yang terlindung dari ombak besar Samudera Indonesia. Lagipula di teluk tersebut terdapat pulau yang dapat menghalangi arus/angin laut yang kuat. Di sekelilingnya dilingkari oleh rangkaian perbukitan yang merupakan bagian dari rangkaian Bukit Barisan. Secara administratif pelabuhan/bandar Sibolga mempunyai ukuran luas sekitar 11 Kilometer persegi, terbagi dalam 3 kecamatan dan 11 kelurahan (*ENI* (15) 2004, 19).



Pelabuhan di Teluk Sibolga, Sumatera Utara.



Menurut sejarahnya, kota Sibolga sekarang dulunya merupakan bandar kecil di tepi teluk Tapan Nauli di Desa Poncan Ketek, sebuah pulau kecil yang letaknya tidak jauh dari kota Sibolga sekarang. Bandar kecil ini dibangun pada sekitar abad ke-18 dengan penguasanya bergelar *Datuk Bandar*. Kemudian pada masa pemerintahan Hindia-Belanda, pada sekitar abad ke-19, bandar kecil yang terletak di sebuah pulau ini dipindahkan ke daratan Sumatera, yaitu di Sibolga untuk menggantikan Bandar Poncan Ketek. Karena letaknya mendekati sumber alam dan sumber air yang merupakan sumber perbekalan bagi kapal yang berlabuh, Bandar Sibolga ini lama kelamaan berkembang menjadi sebuah bandar yang besar, kota pelabuhan dan perdagangan.

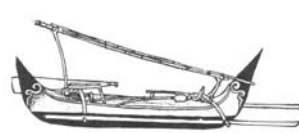
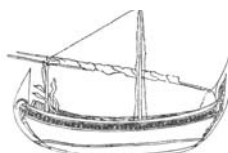
Hingga tahun 1920 Sibolga bernama *Onderafdeeling Sibolga en Ommelanden* berada di bawah Residentie Tapanuli yang pusat pemerintahannya berada di Sibolga. Kapal-kapal yang datang dari arah barat, terutama dari Eropa merapat di pelabuhan ini. Sebagai contoh misalnya para misionaris dan zending dari Jerman mendarat di Sibolga sebelum melanjutkan tugasnya di Nusantara.

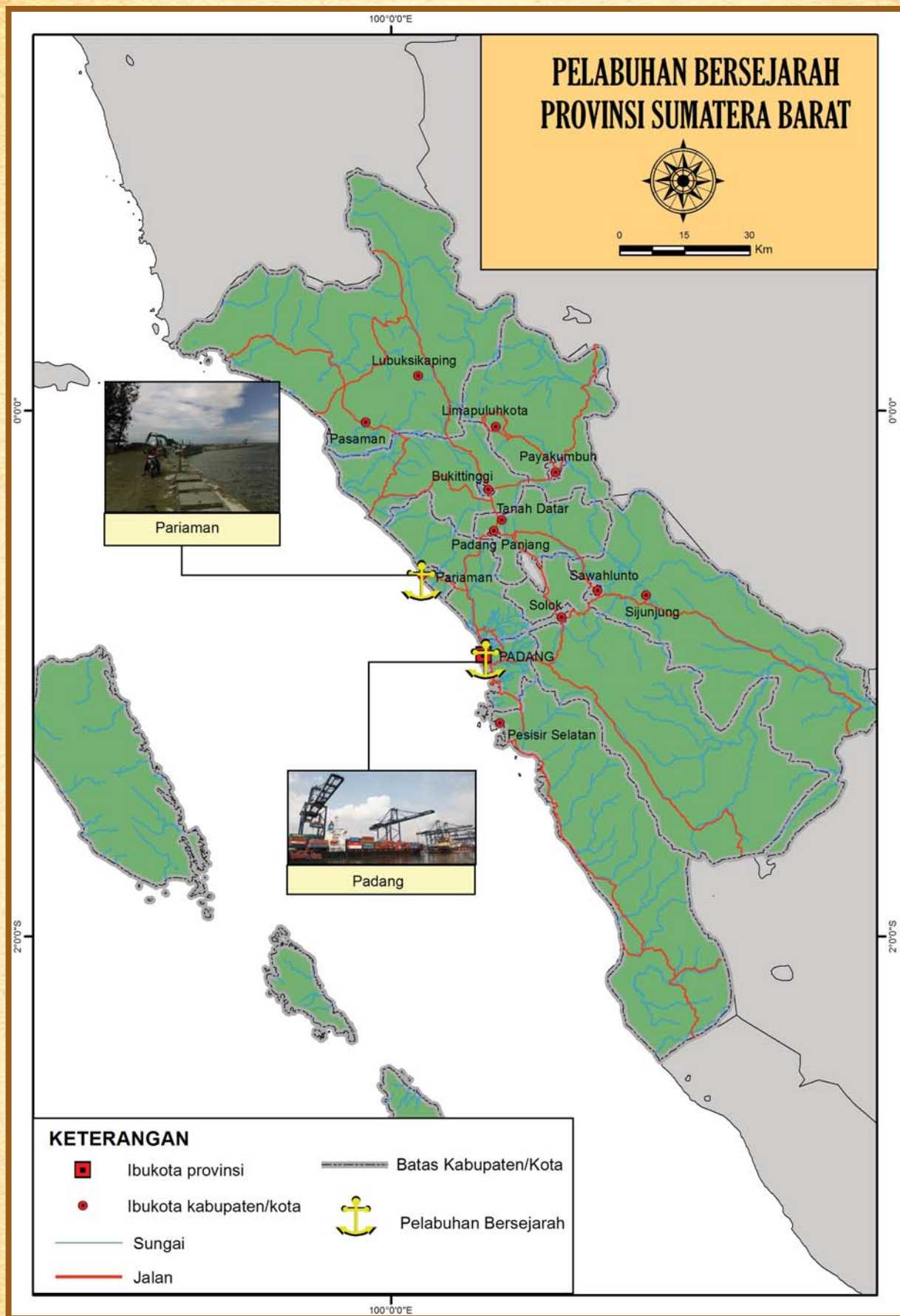
5.4.4 Padang

Di wilayah Sumatera Barat, khususnya Padang terdapat dua pelabuhan. Sebuah terletak di muara sungai, yaitu pelabuhan Muaro (Padang), dan sebuah lagi terletak di sebuah teluk yaitu Teluk Bayur atau Teluk Padang (dahulu *Koninginne Baai* atau *Emmahaven*).

Pelabuhan Muaro (Padang) terletak di muara sungai Padang dimana pada muaranya “terhalang” oleh sebuah bukit kecil yang dikenal dengan nama Gunung Monyet (dahulu *Apenberg*) yang tingginya ± 108 Meter d.p.l.). Sungai ini mengalir sejak dari hulu hingga muara sepanjang tidak lebih dari 25 km. Di sekitar muara dimanfaatkan sebagai pelabuhan kapal-kapal yang berukuran kecil. Gunung Monyet melindungi Muaro dari angin laut dan gelombang kuat Samudera Indonesia. Meskipun Muaro merupakan sebuah pelabuhan yang ideal, namun kapasitas kapal yang berlabuh sangat terbatas.

Sejak ditemukannya kapal uap yang berukuran besar dan tambang batubara di Sawahlunto dan Ombilin, kapasitas pelabuhan Muaro Padang dianggap sudah tidak





memadai lagi. Oleh pemerintah Hindia-Belanda aktivitas pelabuhan dipindahkan ke *Emmahaven* yang letaknya di sebelah selatan (baratdaya) pelabuhan Muaro Padang. Pelabuhan ini terletak di sebuah teluk yang dalam dan dikelilingi oleh rangkaian perbukitan yang merupakan bagian dari rangkaian pegunungan Bukit Barisan.

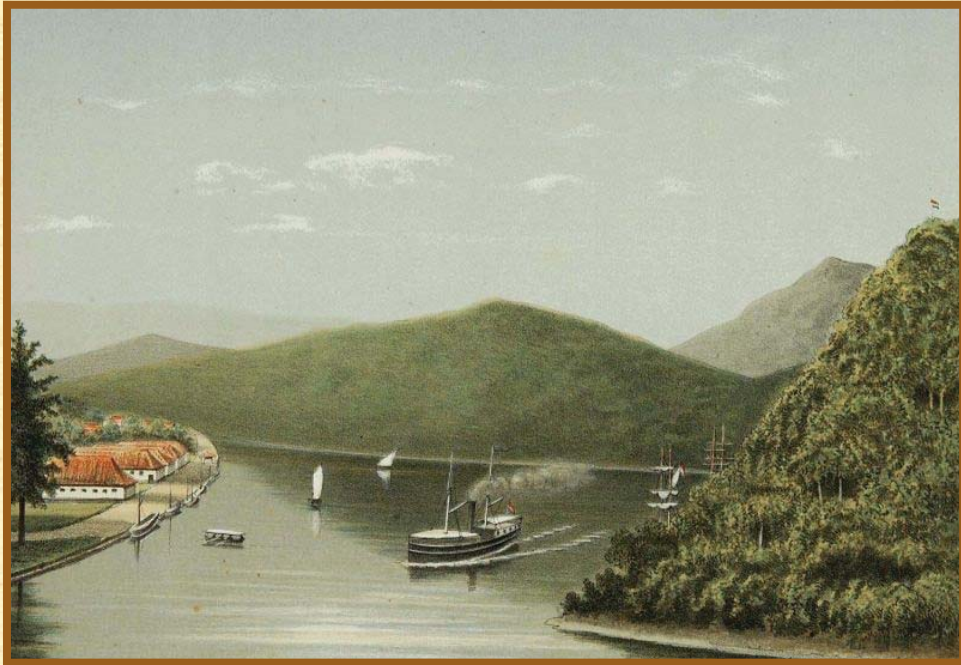
5.4.5 Pelabuhan Muaro (Padang)

Tempat pemukiman pertama Padang adalah perkampungan di pinggiran selatan Batang Arau (Sungai Padang) di tempat yang sekarang bernama Seberang Padang. Seperti kawasan rantau Minangkabau lainnya, pada awalnya kawasan daerah pesisir pantai barat Sumatera berada di bawah pengaruh Kerajaan Pagarruyung yang pusatnya ada di daerah Tanah Datar. Namun pada awal abad ke-17, kawasan ini telah menjadi bagian dari kedaulatan Kesultanan Aceh.

Kota Padang telah dikunjungi oleh pelaut Inggris pada tahun 1649, kemudian mulai berkembang sejak kehadiran *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) pada tahun 1663, yang diiringi dengan migrasi penduduk Minangkabau dari kawasan *luhak*. Selain memiliki muara yang bagus, VOC tertarik membangun pelabuhan dan pemukiman baru di pantai barat Sumatera untuk memudahkan akses perdagangan dengan kawasan pedalaman Minangkabau, selanjutnya pada tahun 1668, VOC telah berhasil mengusir pengaruh Aceh dan menanamkan pengaruhnya di sepanjang pantai barat Sumatera, hal ini diketahui dari surat *Regent Jacob Pits* kepada Raja

*Batang Arau tempat
berlabuhnya perahu nelayan.*

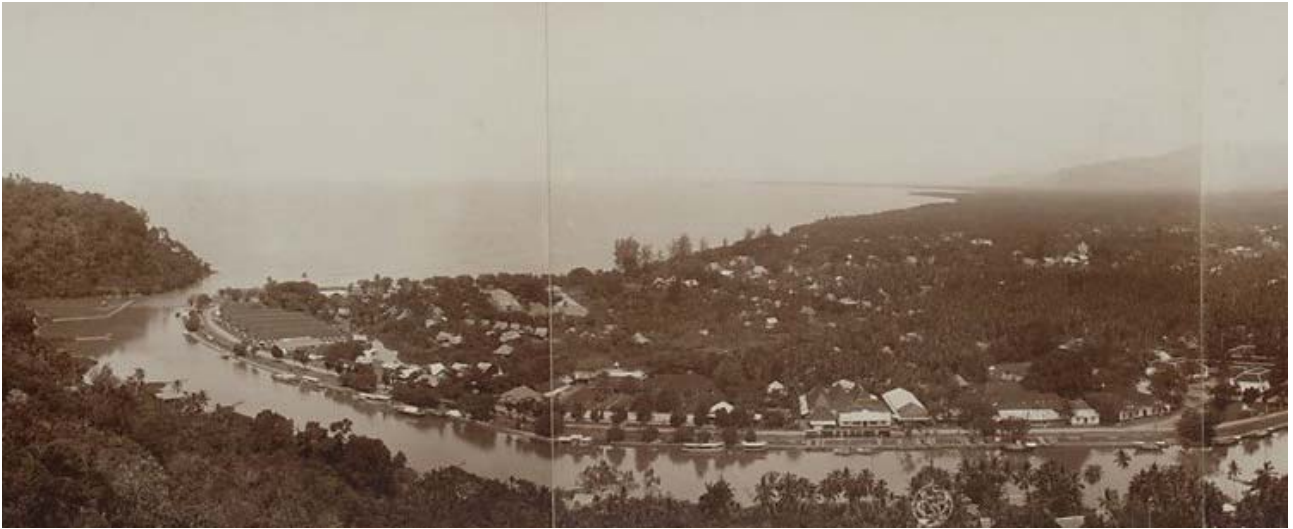




Muara Batang Arau yang dapat dilayari kapal dan perahu besar.



Batang Arau.



Situasi Muara Sungai Padang (Batang Aru).

Pagarruyung yang berisi permintaan dilakukannya hubungan dagang kembali dan mendistribusikan emas ke kota ini. Walaupun pada tanggal 7 Agustus 1669, terjadi pergolakan masyarakat Pauh dan Koto Tengah melawan monopoli VOC, namun dapat diredam oleh VOC. Peristiwa ini dikemudian hari diabadikan sebagai tahun lahir kota Padang.

Pada tahun 1781 Inggris berhasil menguasai kota ini akibat rentetan perang Anglo-Belanda ke-4, namun kemudian dikembalikan kepada VOC setelah ditandatanganinya perjanjian Paris tahun 1784. François Thomas le Mème, seorang lanun dari Perancis yang bermarkas di Mauritius dengan kapal utama berkuatan 12 meriam, menguasai dan menjarah kota ini pada tahun 1793, keberhasilan Le Mème diapresiasi oleh pemerintah Republik Perancis waktu itu dengan memberikannya penghargaan.

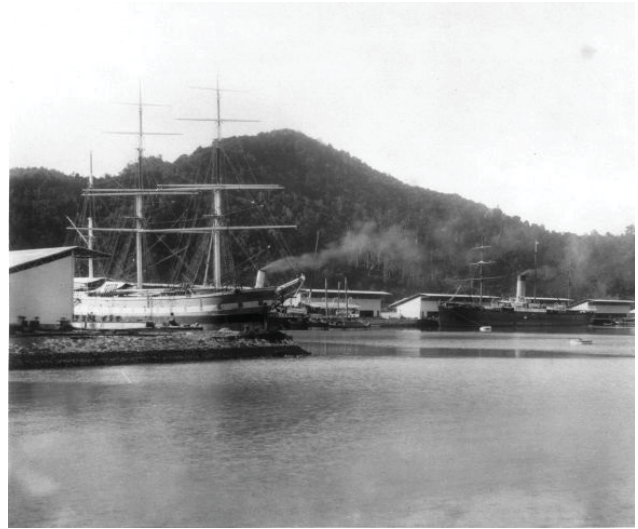
Kemudian pada tahun 1795, kota Padang kembali diambil alih oleh Inggris, namun pasca peperangan era Napoleon, pada tahun 1819 Belanda mengklaim kawasan ini yang kemudian dikukuhkan melalui *Traktat London* yang ditandatangani tanggal 17 Maret 1824.

Pada tahun 1833, *Regent* James du Puy melaporkan terjadi gempa bumi di Padang, yang diperkirakan berkekuatan 8.6-8.9 skala Richter serta menimbulkan tsunami, dan sebelumnya pada tahun 1797, juga diperkirakan oleh para ahli pernah terjadi





Pelabuhan Teluk Bayur tahun 2000.



Pelabuhan Teluk Bayur awal abad ke-20.

gempa bumi berkekuatan 8.5–8.7 skala Richter, yang juga menimbulkan tsunami melanda pesisir kota Padang, dan menyebabkan kerusakan pada kawasan pantai Air Manis.

Pada tahun 1837, pemerintah Hindia-Belanda menjadikan kota Padang sebagai pusat pemerintahan wilayah *Gouvernement Sumatera's Westkust* yang meliputi Sumatera Barat dan Tapanuli. Selanjutnya kota ini menjadi daerah *gemeente* sejak 1 April 1906 setelah keluarnya *ordonantie* (Stbl. 1906 No.151) pada tanggal 1 Maret 1906.

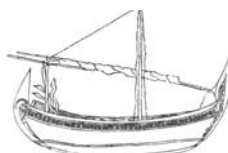
Menjelang masuknya tentara pendudukan Jepang pada tanggal 17 Maret 1942, kota Padang telah ditinggalkan begitu saja oleh Belanda karena kepanikan mereka, dan disaat bersamaan Soekarno sempat tertahan di kota ini karena pihak Belanda waktu itu ingin membawanya turut serta melarikan diri ke Australia. Kemudian panglima Angkatan Darat Jepang untuk Sumatera menemuinya untuk merundingkan nasib Indonesia selanjutnya, dan setelah Jepang dapat mengendalikan situasi, kota ini kemudian dijadikan sebagai kota administratif untuk urusan pembangunan dan pekerjaan umum.

Keadaan sekitar Batang Arau sebagai awal pembentukan kota Padang sudah banyak bangunan yang dibangun oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda, antara lain bekas *Padangsche Spaarbank*, *Javaansche Bank*, *Geowehry & Co*, dan *Guntzel &*



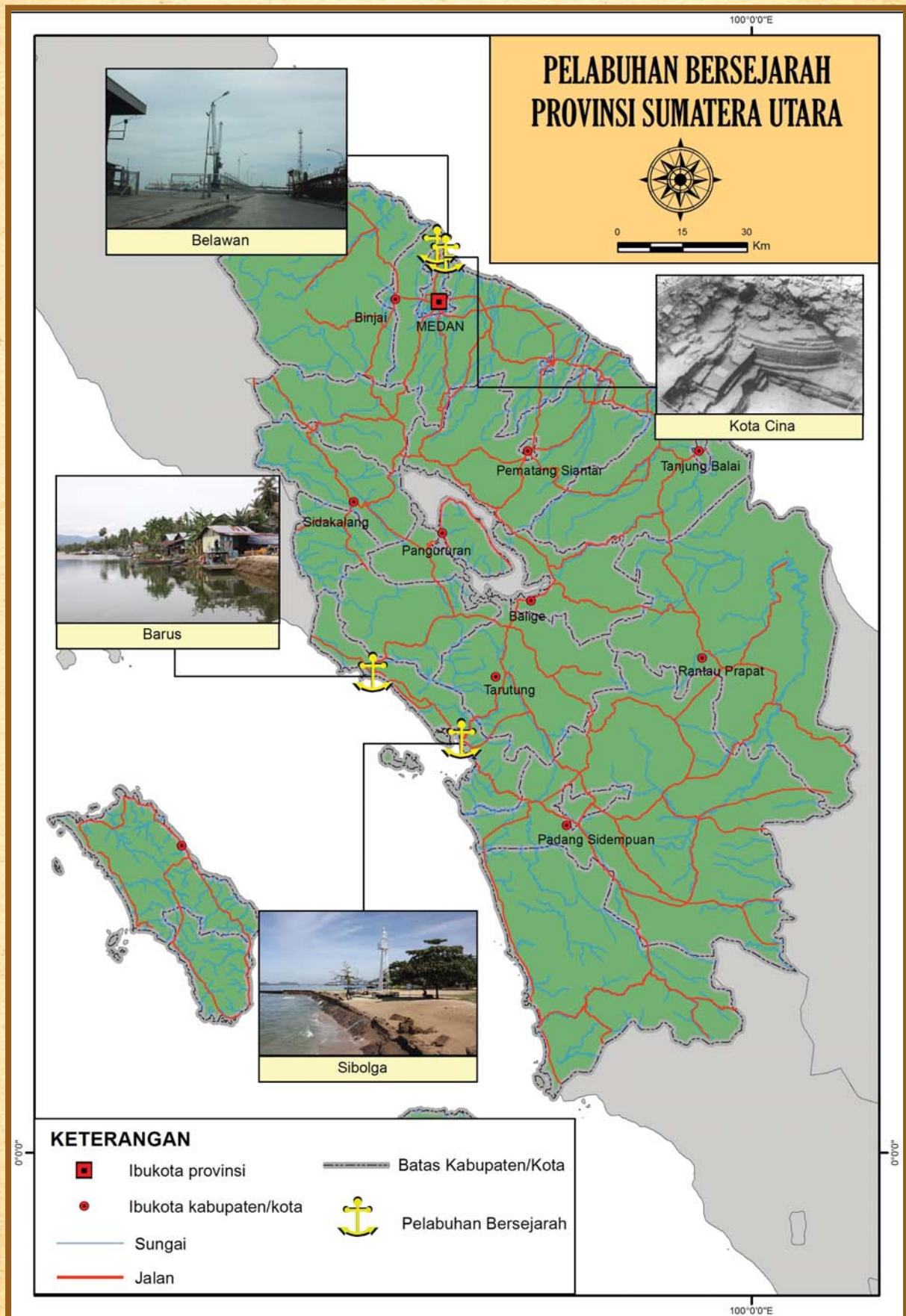
Schumacher. Bangunan tersebut sekarang sudah berubah fungsi. Kalau tidak hancur karena gempa bumi, keadaan bangunan-bangunan tersebut masih asli seperti ketika awal dibangun.

Kota Padang dimana pada awalnya mempunyai pelabuhan di Muaro (Batang Arau), lama kelamaan menjadi ramai. Apalagi setelah pihak pemerintah Hindia-Belanda mengeksploitasi batubara di Ombilin dan Sawahluntu. Pemerintah Hindia-Belanda yang sejak pertengahan abad ke-19 meyakini adanya kandungan batubara yang cukup besar, menugaskan Willem Hendrik de Greve pada sekitar tahun 1880-an untuk mensurvei kemungkinan penambangan serta penyiapan sarana pengangkutannya. Sehubungan dengan kebutuhan itu, pemerintah merencanakan sebuah pelabuhan yang layak untuk pengangkutan batubara. Kala itu tempat yang layak untuk sebuah pelabuhan adalah kawasan Teluk Bayur atau *Emmahaven*. Pelabuhan Teluk Bayur mulai dibangun pada tahun 1888 dan selesai tahun 1893. Begitu pula dengan jalur kereta api dari Teluk Bayur ke Sawahluntu.





Gambaran Kerajaan Aceh tahun 1753.



BAB VI

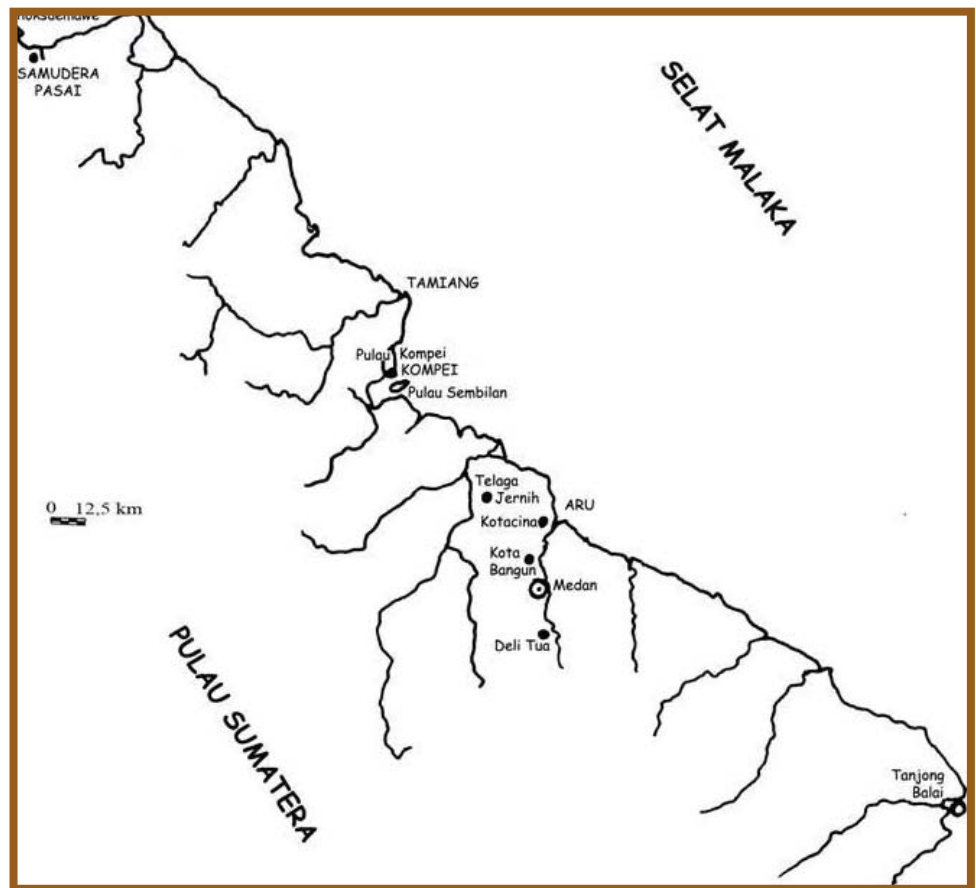
Pelabuhan Kota Cina, Deli:

Tempat Bertemunya Pedagang Tamil

Situs Kota Cina secara topografi terletak di lembah Deli yang termasuk wilayah pantai timur Sumatera, dan secara astronomi berada pada posisi 3°34' Lintang Utara dan 98°38' Bujur Timur. Kedudukannya dalam wilayah administratif termasuk dalam Kecamatan Medan Labuhan, Kabupaten Deli Serdang. Untuk mencapai lokasi ini dapat ditempuh dengan kendaraan bermotor roda empat dari Kota Medan setelah menelusuri tepi sungai Deli sejauh 14 km menuju arah utara, dan menyeberanginya sejauh 2 km menuju arah barat.

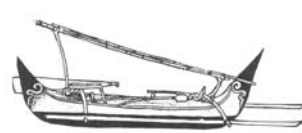
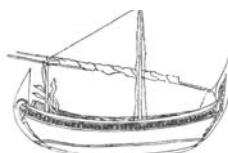
Situs Kota Cina secara geografis terletak di kawasan pantai timur Sumatera merupakan dataran rendah aluvial yang berawa-rawa. Beberapa sungai besar mengalir di kawasan ini dan bermuara di Selat Melaka. Di kawasan Situs Kota Cina sungai besar yang mengalir di tempat itu adalah Sungai Belawan. Sungai tersebut mengalir dari kawasan pedalaman dan membawa material-material yang diendapkan di muara. Banyaknya sungai yang bermuara di sekitar Situs Kota Cina selain Sungai Belawan, dengan proses pengendapan material dari hulu ke muara yang terus menerus menyebabkan dataran sebelah timur Sumatera bertambah dengan cepat.





Dataran yang terdapat di Situs Kota Cina umumnya merupakan kawasan pertanian sawah dan perkebunan yang ditanami dengan padi dan tanaman palawija. Pada musim hujan kawasan ini sering terlanda banjir yang diakibatkan meluapnya Sungai Belawan. Karena itulah sebagian kawasan pertanian agak ke hulu dari Kota Cina yang permukaan tanahnya agak kering dan lebih tinggi. Di kawasan pantai merupakan kawasan rawa yang tidak dapat ditanami dengan tanaman pangan.

Jauh sebelum para ahli arkeologi menaruh perhatian terhadap Situs Kota Cina, sebuah misi ke daerah-daerah pantai timur Sumatera telah mencatat tentang ditemukannya sebuah batu pertulis di sini (Anderson 1971: 294), meskipun sampai sekarang belum ditemukan kembali. Dalam laporannya, antara lain disebutkan bahwa aksara maupun bahasa prasasti tersebut belum dapat dikenali. Pencarian prasasti tersebut kemudian dilakukan oleh seorang Kontrolir Belanda dari Labuhan Deli pada tahun 1882 (*NBG* 1883:48). Namun usahanya tidak membuahkan hasil, dan hingga sekarang batu





Sisa bangunan bata situs Kota Cina

prasasti tersebut belum ditemukan. Beberapa pakar menduga bahwa prasasti itu sama seperti prasasti yang ditemukan di Lobu Tua (Barus, di pantai barat Sumatera) yang ditulis dalam aksara Grantha dan berbahasa Tamil. Namun sayangnya prasasti itu telah hilang dan tidak satupun yang menyimpan dokumentasinya.

Setelah 150 tahun tidak diteliti, Situs Kota Cina diteliti kembali oleh E. Edwards McKinnon pada tahun 1972 dan oleh tim dari Lembaga Purbakala dan Peninggalan Nasional bekerjasama dengan *The University of Pennsylvania Museum* pada tahun 1973. Situs lain yang ditemukan dekat Kota Cina adalah Situs Kota Bangun, Deli Tua, dan Tanjung Anom. Dari keempat situs tersebut ditemukan sejumlah besar pecahan keramik Cina dari masa Dinasti Song sampai Ming (abad ke-12-18 Masehi), keramik Thailand, dan juga tembikar lokal. Sejak itu berbagai penelitian dasar arkeologi dan geomorfologi dilakukan sampai tahun 1979 (McKinnon 1973; 1977a; 1977b; McKinnon dkk. 1974; Bronson dkk. 1973; Suleiman 1976; Ambary 1978a; 1978b; 1979; Miksic 1979; Wibisono 1981).

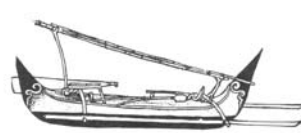
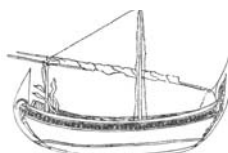
Kota Cina dan Paya Pasir merupakan situs pelabuhan kuno yang sangat penting dalam rangka perdagangan Asia Tenggara pada abad ke-11-14 Masehi. Letaknya di lembah sungai Deli pantai timur Sumatera Utara, sekitar 16 km. dari kota Medan, dan sekitar 7 km. ke arah hulu dari muara sungai Deli. Menurut McKinnon, Kota



Cina telah dimukimi oleh orang-orang Tamil pada masa itu, dan di Kota Cina diduga terdapat jaringan dagang perserikatan besar pedagang Tamil yang bernama *Ayyavole ainnuarruvar* dan *Mannikiram* yang melakukan kegiatan di wilayah Asia Tenggara (McKinnon 1993: 56). Rupa-rupanya orang-orang Tamil ini pernah berjaya di wilayah Sumatera bagian utara, mulai dari Barus, Banda Aceh, Kota Cina, dan Sumatera Barat (Bandar Bapahat).

Di Situs Kota Cina, pada kawasan yang luasnya sekitar 25 hektar, di dalam lingkungan “benteng” tanah, ditemukan tiga buah struktur binaan bata yang dibuat dengan perekatan langsung (tanpa spesi semen), empat buah arca batu, serta pecahan-pecahan keramik dan tembikar. Pecahan keramik Cina yang ditemukan terdiri dari *celadon lung-chuan* berbentuk mangkuk dan sejumlah piring putih Song Awal (abad ke-10 Masehi), serta keramik Yüan (abad ke-13-14 Masehi). Di samping pecahan-pecahan keramik Cina dan tembikar, juga beberapa buah fragmen perunggu dan alat-alat untuk pengerjaan barang-barang logam, terutama logam emas. Temuan yang terakhir, yaitu berupa alat-alat pengerjaan logam adalah hal yang menarik. Indikator pengerjaan logam emas tersebut berupa temuan kuarsa dalam jumlah yang besar, wadah pelebur emas, cetakan logam dari batu, dan artefak emas seperti manik-manik dan “kertas” emas.

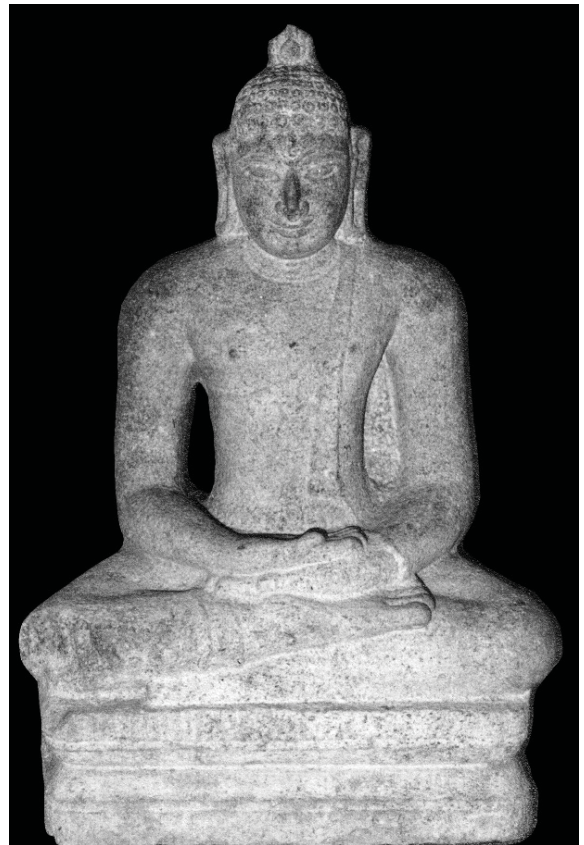
Berdasarkan analisis makmal *karbon C-14* yang menunjuk pertanggalan tahun 1200 Masehi, dan temuan pecahan keramik Cina dari masa Dinasti Song-Yüan, dapat disimpulkan bahwa daerah itu pernah menjadi permukiman dari abad ke-11-14 Masehi. Tidak tertutup kemungkinan bahwa Situs Kota Cina berasal dari masa yang lebih awal. Indikator ini dapat diperoleh dari mata uang Cina yang berasal dari masa dinasti Sui (589-618 Masehi) dan masa dinasti T’ang dan Song Awal (sekitar abad ke-8-10 Masehi). Mata uang yang lebih muda berasal dari tahun 1264 Masehi (Suleiman 1976: 26). Karena daerah itu terletak 7 km. dari pantai timur Sumatera, maka Kota Cina diduga merupakan sebuah pelabuhan kuno, tempat berlabuhnya kapal-kapal dari Arab, India, Thailand, dan Cina. Menurut McKinnon dan Tengku Luckman Sinar, Situs Kota Cina adalah situs dari Kerajaan Haru atau Aru yang disebut dalam Kitab *Nāgarakêrtāgama* pupuh dan ditaklukan oleh Aceh pada tahun 1539. Pada masa yang kemudian, nama kerajaan ini masih disebut dalam sumber Portugis dari abad ke-17 Masehi dan juga disebutkan dalam peta yang dibuat tahun 1669 (McKinnon & Luckman Sinar 1973, 1974).



Aktivitas orang Tamil di Situs Kota Cina tidak hanya dalam bidang perdagangan saja. Karena mereka bertempat tinggal di tempat itu, diduga mereka juga melakukan aktivitas keagamaan. Terbukti dengan ditemukannya empat buah arca (dua buah arca *Buddha* dan dua buah arca Hindu) dan sisa binaan yang diduga merupakan sisa binaan kuil. Menurut McKinnon, arca-arca yang ditemukan di Kota Cina dibawa oleh para pedagang Tamil. Dugaan ini diketahui dari ciri arca tersebut yang berlanggam *Tamilnadu Pedesaan* (McKinnon 1993: 59). Arca *Buddha* dengan langgam yang sama ditemui di Situs 21 Lembah Bujang, Kedah dan langgam ini ada kaitannya dengan arca agama di Negapattinam abad 10 ke 11 Masehi (Nik Hassan Shuhaimi, 1984).

Arca *Buddha* yang ditemukan di ladang penduduk berjumlah dua buah. Sebuah di antaranya bagian kepalanya telah rusak (hilang dan diganti dengan kepala dari bahan semen). Arca yang telah rusak ini ditemukan pada tahun 1942, dibuat dari bahan batu basalt yang berwarna hitam dengan ukuran tinggi yang masih tersisa 62 cm. Bagian lapiknya berukuran 32 x 67 cm dan tinggi 13 cm. Digambarkan dalam sikap tangan *dhyānamudrā* (tangan kanan terletak di atas telapak tangan kiri). Jubahnya tidak seluruhnya menutupi bagian bahu. Bahu kanannya tidak tertutup jubah hingga bagian dada kanan terbuka. Lapisan jubahnya menjuntai dari bahu kiri depan hingga ke bagian perut. Pada telapak kanan yang mengarah ke atas tampak goresan sebuah bintang yang bersudut empat.

Arca *Buddha* berikutnya keadaannya masih utuh/lengkap dan ditemukan pada tahun 1974 oleh penduduk desa ketika menggali tanah untuk tempat sampah. Dibuat dari bahan granit yang berwarna putih dengan ukuran tinggi 82 cm. dan bagian lapiknya berukuran 38 x 43 cm. Arca *Buddha Amitabha* ini digambarkan memakai jubah yang bagian bahu kanannya terbuka, sikap tangannya *dhyānamudrā* dengan tangan kanan ditumpangkan pada telapak tangan kiri. Pada telapak tangan kanan tidak ada goresan bergambar bintang segi empat.



Ara Buddha berlanggam Tamil Nadu, abad ke-11 M.





Fragmen arca Sri berlanggam
Tamil Nadu abad ke-11 M.

Arca Hindu yang ditemukan jumlahnya ada dua buah dan keadaannya sudah rusak, yaitu arca *Wiṣṇu* dan *Śrī* (?). Arca *Wiṣṇu* yang ditemukan bagian kepalanya telah hilang. Arca ini digambarkan bertangan empat dan berpakaian *dhoti*. Tangan kanan belakang memegang *cakra*, tangan kiri belakang memegang *śaṅka*, tangan kanan hadapan dalam sikap *abhaya mudrā*, dan tangan kiri depan mengarah ke bagian paha. Tinggi arca keseluruhan tanpa kepala 140 cm.

Bersamaan dengan arca *Wisnu* ditemukan juga arca *Śrī*. Keadaan arca sudah rusak dengan bagian yang masih tersisa mulai dari perut hingga ke bagian lapik. Memakai *dhoti*, dengan kain yang berlipit-lipit hingga ke bagian kaki. Tangan kanan digambarkan sangat gemuk tidak proporsional.

Tinggalan budaya lain yang menunjukkan kehinduan adalah sebuah lapik dari batu granit dengan ukuran 90 x 90 cm. Di bagian atasnya terdapat sebuah lingkaran bergaristengah 70 cm dan dalam 4 cm. Pada salah satu sisinya terdapat saluran air semacam saluran air pada sebuah *yoni*. Tinggalan budaya ini ditemukan pada kawasan persawahan dekat Kramat Pahlawan.

Dekat dengan temuan lapik batu granit, ditemukan sebuah *yoni* yang denahnya berbentuk lingkaran bergaristengah 56 cm. Di bagian tengahnya terdapat sebuah lubang yang berdenah bujursangkar dengan ukuran 20 x 20 cm. Lubang ini dipakai untuk menempatkan *liṅga* yang juga ditemukan dekat dengan *yoni*.

Ekskavasi yang dilakukan pada tahun 1979 oleh sebuah tim dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional berhasil menemukan sebuah struktur binaan bata. Struktur binaan ini merupakan bagian sudut sebuah binaan. Di bagian atasnya terdapat struktur yang bentuknya membulat dengan ukuran tinggi 44 cm. Struktur binaan ini diduga merupakan sisa binaan sebuah kuil Hindu karena ditemukan dekat dengan tinggalan budaya Hindu. Ditemukannya binaan ini, Miksic beranggapan bahwa Kota Cina juga bertindak sebagai pusat keagamaan (Miksi 1979, 256).



Berdasarkan bukti arkeologis itu, beberapa asumsi dapat diajukan berkenaan dengan masa penghunian, kegiatan, serta fungsinya. Pelabuhan Kota Cina, apabila dilihat dari luas sebaran tinggalan budayanya, merupakan sebuah pelabuhan penting yang eksistensinya berlangsung sekitar 2-3 abad. Penanggalan *Karbon C-14*, mata uang, stilistik keramik (McKinnon 1976:65; Ambary 1978, 99), maupun arca (Suleiman 1976, 7; 1979, 37). telah mendukung asumsi itu.

Pada kurun waktu 200-300 tahun itu, Kota Cina berfungsi sebagai salah satu pusat niaga. Jalur dan jalinan dagang melalui sungai dan pelayaran lepas pantai, mungkin terjadi antara Kota Cina dengan kawasan pedalaman, maupun dengan tempat lain di luar Sumatera. Sebagai sebuah pelabuhan, tentu saja banyak dikunjungi oleh para pedagang/ pelaut dari berbagai penjuru tempat. Dari tinggalan budayanya, diketahui bahwa majoriti kelompok masyarakat yang tinggal di Kota Cina berasal dari India (orang-orang Tamil). Rmainya perdagangan di Kota Cina didukung oleh tempatnya yang strategik di tepi Selat Melaka yang merupakan jalur pelayaran/perdagangan yang ramai, dan barang-barang komoditi yang dihasilkan dari daerah pedalaman Sumatera Utara.

Sepatutnya pelabuhan Kota Cina dapat terus berkembang menjadi sebuah pelabuhan besar seperti halnya Palembang dan Jambi. Namun dalam kenyataannya Kota Cina tidak dapat berkembang seperti kedua pelabuhan tersebut. Ada beberapa faktor yang diduga menyebabkan tidak berkembangnya Kota Cina, antara lain 1) faktor alam yang berupa pendangkalan alur pelayaran, 2) pasokan komoditi perdagangan dari daerah penghasil di pedalaman, 3) daya tarik pelabuhan di Kedah (Pengkalan Bujang dan Sungai Mas) yang letaknya berseberangan dengan Kota Cina, dan 4) situasi politik yang kurang mendukung. Dari keempat faktor itu, kemunduran pelabuhan Kota Cina lebih disebabkan karena faktor alam, yaitu pendangkalan alur pelayaran. Lumpur yang dibawa oleh Sungai Deli diendapkan di muara yang juga merupakan pelabuhan Kota Cina. Akibat dari pendangkalan ini para pedagang/pelaut lebih senang untuk berlabuh di pelabuhan Pengkalan Bujang. Pada saat ini Situs Kota Cina berada 8 km dari pantai yang sekarang.



PELABUHAN BERSEJARAH PROVINSI JAMBI



0 17.5 35 Km

101°0'0"E

102°0'0"E

103°0'0"E

104°0'0"E

1°0'0"S

2°0'0"S

1°0'0"S

2°0'0"S

101°0'0"E

102°0'0"E

103°0'0"E

104°0'0"E



Kuala Tungkal



Muara Sabak



Muara Kumpeh



Jambi

KETERANGAN

- Ibukota provinsi
- Ibukota kabupaten/kota
- Sungai
- Jalan arteri
- Batas Kabupaten/Kota
- Pelabuhan Bersejarah

BAB VII

Pelabuhan di Batanghari: Jambi dan Suakkandis

Provinsi Jambi secara geografis terletak antara 0,45° Lintang Utara, 2,45° Lintang Selatan dan antara 101,10°-104,55° Bujur Timur. Di sebelah utara berbatasan dengan Provinsi Riau, sebelah timur dengan Selat Berhala, sebelah selatan berbatasan dengan Provinsi Sumatera Selatan dan sebelah barat dengan Provinsi Sumatera Barat dan Provinsi Bengkulu. Kondisi geografis yang cukup strategis di antara kota-kota lain di provinsi sekitarnya membuat peran provinsi ini cukup penting terlebih lagi dengan dukungan sumberdaya alam yang melimpah, seperti minyak bumi dan hasil hutan. Kebutuhan industri dan masyarakat di kota-kota sekelilingnya didukung suplai bahan baku dan bahan kebutuhan dari provinsi ini.

Luas Provinsi Jambi 53.435 km² dengan jumlah penduduk Provinsi Jambi pada tahun 2010 berjumlah 3.088.618 jiwa (Data BPS hasil sensus 2010). Sebagian wilayah Jambi, terutama di daerah hulu Batanghari, bergunung-gunung dan merupakan bagian dari rangkaian Pegunungan Bukit Barisan. Rangkaian penunungan ini puncak-puncaknya antara lain Gunung Kerinci (+3.805 meter) yang merupakan gunung tertinggi di Sumatera, Gn. Tujuh (+2.605 meter), Gn. Raya (+2.542 meter), dan Gn. Batu Mersurai (+2.437 meter).



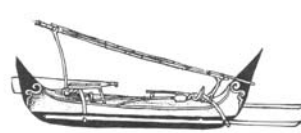
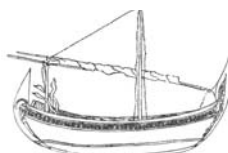
Pada saat ini hampir 60% wilayah Jambi tertutup oleh hutan hujan tropis yang membentang mulai dari hutan bakau dan nipah di daerah dataran rendah (Taman Nasional Berbak) sampai hutan pegunungan (Taman Nasional Kerinci-Seblat) di ketinggian 500-1.600 meter. Di antara lebarnya hutan di daerah pegunungan terdapat mataair dari sungai-sungai yang mengalir di wilayah Provinsi Jambi. Sungai yang terpanjang dan dapat dilayari hingga ke kota Jambi dan bermuara di Selat Karimata (Selat Berhala) adalah Batanghari. Sungai-sungai lainnya ialah Batang Tebo, Batang Tembesi, Batang Merangin, dan Batang Bungo.

Batanghari dengan kota Jambinya telah memiliki sejarah hunian manusia sudah panjang. Beberapa tinggalan budaya masa lampau di kota Jambi ditemukan di beberapa tempat, mulai dari masa prasejarah, sejarah pengaruh budaya India, kesultanan Jambi, dan kolonial Belanda. Adanya tinggalan budaya tersebut mengindikasikan bahwa Jambi telah mempunyai hubungan dengan dunia luar. Hubungan tersebut biasa dimulai dari hubungan dagang, kemudian menjadi hubungan religi yang ditandai dengan adanya arca dan bangunan suci.

Sebagai sebuah lokasi yang telah mengadakan hubungan dagang dengan dunia luar, tentu masyarakat di Jambi memerlukan sebuah lokasi, tempat dimana kapal-kapal niaga dapat berlabuh. Karena Jambi letaknya jauh dari laut, maka pelabuhan Jambi harusnya terletak di tepi Batanghari. Ketika pengaruh budaya India mulai masuk ke daerah Batanghari, diduga pelabuhan tempat kapal-kapal niaga bersandar ada di suatu tempat di tepi Batanghari di kota Jambi. Mungkin di daerah sekitar Pasar Angso Duo atau di sekitar Danau Sipin.

Di daerah sekitar Pasar Angso Duo ada sebatang sungai kecil (yang mungkin dulunya cukup besar) yang bermuara di Batanghari. Di tepian sungai ini di kolong jerambah ditemukan sebuah lapik padma yang ukurannya cukup besar. Adanya lapik padma disini mungkin saja dulunya ada sebuah bangunan suci yang tidak terlalu besar. Dan bangunan suci ini ditempatkan di dekat sebuah pelabuhan. Di sekeliling muara sungai kecil ini permukaan tanahnya tinggi hingga ke arah Masjid Agung Jambi, dan ke arah runtuan kompleks candi Solok Sipin (abad ke-11 Masehi). Di daerah sekitar Lebak Bandung terdapat situs pemakaman manusia prasejarah.

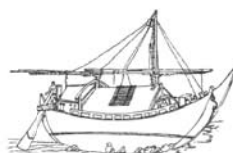
Jambi mulai berkenalan dengan orang-orang Belanda ketika Kerajaan Jambi diperintah oleh Sultan Abdul Kahar. Serombongan saudagar VOC yang dipimpin



oleh Abraham Streck memasuki Batanghari dan berlabuh di Muara Kumpeh. Pada tahun 1616 Sultan memberi ijin kepada VOC untuk mendirikan kantor dagang (loji) di Muara Kumpeh yang letaknya di daerah pertemuan sungai Kumpeh dan Batanghari. Oleh pihak VOC tempat tersebut bukan hanya berfungsi sebagai kantor dagang saja, tetapi juga sebagai pos pengintaian Kerajaan Jambi yang letaknya di hulu dari Muara Kumpeh (Suakkandis).

Dengan berdirinya kantor dagang ini mulailah VOC melakukan monopoli perdagangan yang tentu saja mengakibatkan rakyat Jambi merugi dan mulai membenci orang-orang Belanda. Politik monopoli ini sangat membelenggu saudagar Jambi, karena mereka biasa melakukan perdagangan bebas dengan bangsa-bangsa lain. Setelah 7 tahun berdiri, akhirnya pada tahun 1623 kantor dagang ini akhirnya ditutup karena rakyat Jambi tidak mau menjual hasil buminya kepada VOC.

Peta Situasi Situs Pelabuhan Muara Kumpeh. Letaknya di daerah pertemuan sungai Kumpeh dan Batanghari.



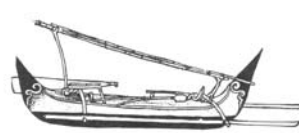
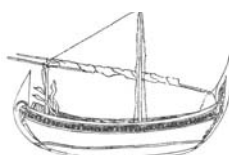
Kantor dagang Muara Kumpeh akhirnya dibuka kembali pada tahun 1636 dengan kedatangan Hendrik van Gent. Kedatangannya membawa kekuatan yang lebih besar dari pendahulunya (Abraham Streck). Pembukaan kembali kantor dagang ini merupakan awal bangsa Belanda mulai melaksanakan tujuannya untuk monopoli perdagangan dan menanamkan kekuasaannya atas Jambi.

Sultan Abdul Kahar mangkat pada tahun 1643. Dengan mangkatnya Sultan Abdul Kahar, tahta kerajaan Jambi diteruskan pada putranya yang bernama Pangeran Depati Anom yang ketika naik tahta bergelar Sultan Agung Abdul Jalil (1643-1665). Pada masa pemerintahannya, *VOC* semakin kuat kedudukannya di Jambi. Kalau pada masa pemerintahan Sultan Abdul Kohar *VOC* mendapat ijin mendirikan loji di Muara Kumpeh, maka pada masa pemerintahan Abdul Jalil *VOC* melalui suatu perjanjian mendapatkan monopoli perdagangan lada. Kondisi ini merupakan awal penetrasi politik *VOC* Belanda kedalam pemerintahan Kesultanan Jambi.

Pengganti dari Sultan Abdul Jalil adalah putranya yang bernama Raden Penulis yang ketika naik tahta bergelar Sultan Seri Ingologo (1665-1690). Dalam masa pemerintahannya di Jambi, terjadi peperangan dengan Kerajaan Johor di Semenanjung Tanah Melayu. Dalam situasi ini *VOC* mengambil kesempatan dengan menawarkan jasa membantu Jambi. Berkat bantuan *VOC* Jambi tampil sebagai pemenang, namun harga yang dibayar terlalu mahal. Sebagian wilayah Jambi diserahkan kepada *VOC*.

Akibat dari “bantuan” *VOC* itu menimbulkan amarah rakyat Jambi. Rakyat marah karena Belanda memonopoli perdagangan, terlalu dalam ikut campur urusan kerajaan Jambi, dan perbedaan agama dimana Jambi yang beragama Islam dan Belanda yang dianggap kafir. Rakyat marah kepada Belanda, dan pada tahun 1690 pos *VOC* di Muara Kumpeh diserbu dan dibakar rakyat. Para penghuni pos seluruhnya dibunuh. Akibat dari kejadian itu, Sultan Seri Ingologo ditangkap Belanda dan kemudian dibuang ke Pulau Banda di Maluku. Dalam peristiwa ini Sultan dituduh terlibat pembunuhan Sijbrant Swart, Kepala kantor dagang *VOC* Belanda di Muara Kumpeh.

Setelah kejadian peperangan demi peperangan antara Jambi dan Belanda, dimana sempat beberapa Sultan Jambi gugur dalam peperangan, di antaranya Sultan Thaha Saifuddin yang gugur pada 26 April 1904 dan dimakamkan di Muara Tebo. Perlawanan terhadap Belanda diambil alih oleh Raden Mat Tahir bersama beberapa orang panglima perang. Perlawanan ini juga gagal dan Mat Tahir gugur pada 10 September 1907.



Dengan gugurnya Raden Mat Tahir maka berakhir pula riwayat Kesultanan Jambi. Kompleks keraton Kesultanan Jambi yang lokasinya di lahan Masjid Agung Jambi sekarang diratakan tanah. Seluruh Jambi kemudian disatukan dengan Kerinci menjadi satu karesidenan di bawah pemerintahan Hindia-Belanda. Daerah lain yang termasuk Karesidenan Jambi, seperti Sungai Penuh menjadi *Afdeeling* yang dikepalai oleh seorang Asisten Residen. Ibukota Karesidenan Jambi ditetapkan di kota Jambi.

Dengan berakhirnya masa kesultanan Jambi menyusul gugurnya Sulthan Thaha Saifuddin tanggal 27 April 1904 dan berhasilnya Belanda menguasai wilayah-wilayah Kesultanan Jambi, maka Jambi ditetapkan sebagai Keresidenan dan masuk ke dalam wilayah Nederlandsch Indie. Residen Jambi yang pertama O.L Helfrich yang diangkat berdasarkan Keputusan Gubernur Jenderal Belanda No. 20 tanggal 4 Mei 1906 dan pelantikannya dilaksanakan tanggal 2 Juli 1906.

7.1 Masa Hindia Belanda

Sebagaimana kota-kota lain di Nusantara, terutama kota-kota di Jawa, Sumatera, Kalimantan, dan Sulawesi pemerintah Hindia Belanda membangun kota yang telah didudukinya dengan sarana dan prasarana layaknya sebuah kota. Di kota tersebut sudah barang tentu dibangun rumah kediaman pejabat pemerintah Hindia Belanda seperti rumah dinas Residen/Asisten Residen, bangunan menara air untuk penyediaan air bersih, rumah sakit, barak-barak militer, dan gereja. Namun tidak semua bangunan tersebut masih berdiri. Dengan berbagai alasan, banyak bangunan kolonial yang sudah dibongkar.

Bangunan pemerintah kolonial Hindia Belanda yang dibangun dalam awal abad ke-20 adalah bangunan menara air. Bangunan ini terletak di Kelurahan Murni, Kota Jambi, sekitar beberapa ratus meter dari tepi sungai Batanghari. Terdiri dari tiga buah bangunan menara penampungan air. Sebuah bangunan yang terletak di tengah lebih tinggi, sedangkan dua buah masing-masing sebuah di kiri dan sebuah di kanan lebih rendah. Kompleks menara air ini sekarang sudah terdaftar sebagai cagar budaya dan merupakan kompleks perkantoran PDAM Tirtamayang.

Pada masa Hindia Belanda di Jambi banyak tinggal saudagar dengan rumah tinggalnya yang dibuat dari batu. Pada waktu itu sebagian besar masyarakat mempunyai rumah tinggal yang dibuat dari kayu. Salah satu di antara saudagar kaya yang tinggal di Jambi



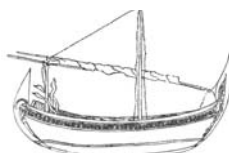
adalah Said Idrus bin Hasan al Djufri, seorang saudagar karet. Atas jasa-jasanya kepada Kesultanan dan masyarakat Jambi, Said Idrus mendapat gelar Pangeran Wirokusumo dari Sultan Thaha Syaifuddin. Ketika Sultan Thaha meninggalkan istana untuk melakukan perlawanan terhadap Belanda, pemerintah Hindia Belanda mengangkat Pangeran Wirokusumo sebagai Sultan Jambi. Tentu saja pengangkatannya menimbulkan berbagai tafsiran.

Rumah tinggal Pangeran Wirokusumo dikenal dengan nama Rumah Batu Olak Kemang. Terletak di seberang kota Jambi di Kampung Olak Kemang, Kecamatan Danau Teluk. Rumah batu dua lantai ini dibangun pada tahun 1861 dengan arsiteknya seorang Cina yang beragama Islam, yaitu Datuk Shin-tai. Karena itulah nuansa Cinanya tampak kental sebagaimana tampak pada hiasan naga dan bentuk atap bangunan gerbang.

Rumah Batu Olak Kemang dibangun menghadap selatan, ke arah sungai Batanghari (sekarang bagian belakangnya merupakan jalan kampung Olak Kemang). Di bagian depannya terdapat gapura pintu yang beratap menuju halaman. Mungkin dulunya gapura ini mempunyai daun pintu. Lahan tempat bangunan berdiri mempunyai ukuran luas 38 x 60 meter. Di depan rumah terdapat kolam kecil untuk mencuci kaki, dan di sebelah kiri dan kanan rumah terdapat kolam pemandian.

Sebagai sebuah kota di Jambi tinggal orang-orang dari berbagai sukubangsa dan bangsa. Said Idrus yang mewakili komunitas Arab memilih tinggal di daerah seberang di Kampung Olak Kemang. Ada juga komunitas Cina yang tinggal di kota Jambi. Di daerah Jl. Pinang, Jambi masih berdiri sebuah bangunan milik seorang Kapiten Cina. Rumah Kapiten ini berdenah empat persegi panjang dua lantai, dan dibuat dari bahan kayu.

Jambi merupakan sebuah kota tempat dikumpulkannya hasil bumi dan hasil hutan dari daerah pedalaman. Juga tempat bertemunya para saudagar dari berbagai tempat dan bangsa. Para saudagar dari Jambi membawa komoditi dari daerah pedalaman. Karena itu untuk memajukan roda perekonomian Jambi, pemerintah Hindia-Belanda memandang perlu untuk membangun sebuah pelabuhan, tempat bersandar dan membongkar muatan. Seperti juga daerah-daerah lain di wilayah jajahannya, pembangunan kota dan pelabuhan dimulai pada sekitar abad ke-20. Pelabuhan Jambi yang mendapat julukan *Boom Batu* mulai dipakai pada tanggal 1 April 1929



setelah mengalami pembangunan selama 3 bulan. Lokasi pelabuhan ini di sekitar Pasar Angso Duo. Pada saat ini bekas-bekasnya sudah tidak ada karena dibangun Mall JTC.

Dekat dengan pelabuhan *Boom Batu* dibangun pelabuhan lain yang oleh masyarakat Jambi dikenal dengan nama *Boom Rakit*, karena bantaran tempat kapal merapat berfungsi sebagai rakit yang dapat mengikuti fluktuasinya air sungai Batanghari yang pada setiap musimnya berubah. Ketika musim kemarau permukaan air sungai turun, dan ketika musim hujan permukaan air sungai naik.

7.2 Muara Kumpeh

Menurut catatan dari Kapten L.C. Crooke, seorang perwira kehormatan pada *East India Company (EIC)*, di Muara Kumpeh atau Muara Kampau terdapat 13 rumah di sebelah kanan pada tempat pertemuan sungai, di anak Sungai Batanghari (Sungai Kumpeh). Permukaan tanahnya 10 kaki di atas permukaan air sungai pada waktu surut, akan tetapi tergenang air pada musim hujan. Kepurbakalaan yang terdapat di daerah pertemuan sungai ini antara lain berupa tonggak-tonggak kayu sisa bangunan (rumah tinggal), sisa perahu, pecahan keramik dan tembikar, dan sampah dapur yang berupa tulang hewan yang teroksidasi.



Sei Limbungan merupakan kanal penghubung dari Sungai Kumpeh ke kolam pelabuhan. Keadaannya sudah menyempit



*Timbunan kendi putih
Thailand/Myanmar dari Situs
Gedungkarya, sekitar 100 meter
dari Ujung Plancu.*



Situs yang menarik di daerah pertemuan sungai ini adalah Situs Ujung Plancu. Di situs ini ditemukan tonggak-tonggak kayu sejumlah 16 buah, sisa perahu, pecahan keramik dan tembikar, dan tulang-tulang yang sudah terbakar. Sisa perahu ditemukan pada kedalaman 1,5-2,0 meter dari permukaan tanah pada tebing Sungai Kumpeh.

Dekat dengan temuan sisa perahu itu terdapat tonggak-tonggak kayu di mana di dekatnya terdapat akumulasi sampah dapur. Papan kayu yang ditemukan jumlah seluruhnya 10 bilah, dua di antaranya terletak pada struktur aslinya. Pada papan yang masih terletak pada struktur aslinya terdapat paku besi serta lubang untuk memasukkan paku. Papan-papan kayu yang merupakan bagian dari lunas perahu berukuran tebal sekitar 3-5 cm dengan lebar sekitar 35 cm. Bilah-bilah papan kayu ini satu sama lain diikat pada dua sendi yang memanjang, dengan dua batang pasak kayu pada salah satu papan.

Masih termasuk wilayah Ujung Plancu, berseberangan dengan Suakkandis, ada sebidang tanah yang menyerupai kolam buatan. Pada salah satu sisinya terdapat parit, Sei Limbungan yang berhubungan dengan Sungai Kumpeh. Kolam besar ini menurut McKinnon diduga merupakan pelabuhan kuno, tempat perahu ditambatkan, dan Sei Limbungan merupakan jalan masuk menuju kolam pelabuhan. Diduga kolam pelabuhan ini merupakan bagian dari pos pengamatan yang dibangun Belanda untuk mengawasi Kesultanan Jambi sekaligus berfungsi sebagai loji. Pada saat ini kolam



pelabuhan tersebut sudah mengalami pendangkalan, dan parit penghubungnya sudah mengalami penyempitan.

Sekitar 100 meter menuju arah hilir Batanghari dari pertemuan sungai Kumpeh, terdapat situs yang mengandung tinggalan budaya berupa pecahan/utuhan barang-barang kendi putih. Kendi putih ini berdasarkan gaya dan teknik pembuatannya berasal dari sekitar abad ke-12-13 Masehi, dan merupakan barang import dari Thailand atau Myanmar. Melihat sebarannya yang terkonsentrasi pada satu tempat berukuran 2 x 3 meter, diduga tempat tersebut merupakan tempat penimbunan setelah diturunkan dari perahu.

7.3 Bugis Membangun Perahu

Asal muasalnya orang Bugis adalah petani yang hidup dari tanah-tanah pertanian. Berbeda dengan saudaranya yang juga dari Sulawesi Selatan, Sukubangsa Makassar adalah masyarakat bahari yang hidup sebagai nelayan dan saudagar. Sukubangsa Bugis merasakan lahan pertanian yang semakin menyempit, maka jadilah mereka masyarakat bahari. Bersama-sama dengan saudaranya sukubangsa Makassar, mereka mengembara mencari daerah baru yang dapat dikelola sumberdaya alamnya,

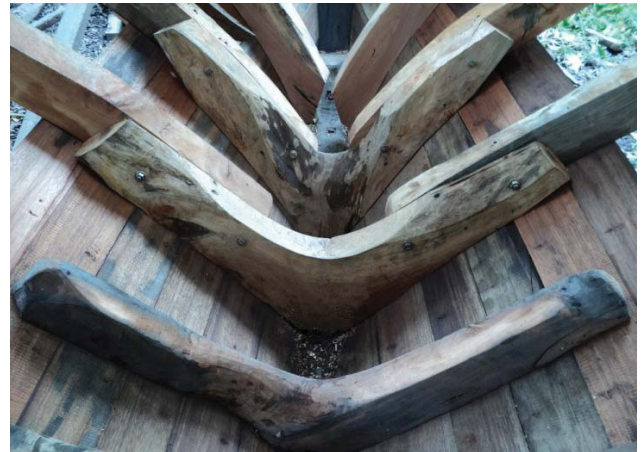
Salah satu tempat dimana sukubangsa Bugis-Makassar dapat mengelola sumberdaya alam adalah di daerah aliran sungai Batanghari di wilayah Provinsi Jambi. Masyarakat Bugis-Makassar yang hidup sebagai bahariawan membuka perkampungan sementara di dekat hutan-hutan yang kayunya dapat diambil untuk membangun perahu pinisi. Perkampungan mereka mengambil tempat di tepian Batanghari.

Perkampungan sementara orang Bugis yang membangun pinisi sekarang sudah tidak ada lagi sejalan dengan langkanya bahan baku kayu. Namun beberapa orang Bugis sudah tinggal menetap di tepian anak Batanghari. Mereka bermatapencaharian sebagai pengrajin perahu yang ukuran tonasenya sekitar 8 ton. Secara fisik perahu yang mereka buat berukuran panjang sekitar 15 meter, lebar 3 meter dan tinggi 2 meter.





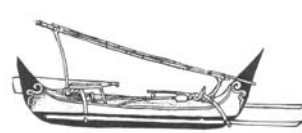
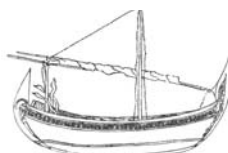
Gading-gading dan papan lambung yang sebagian sudah terpasang

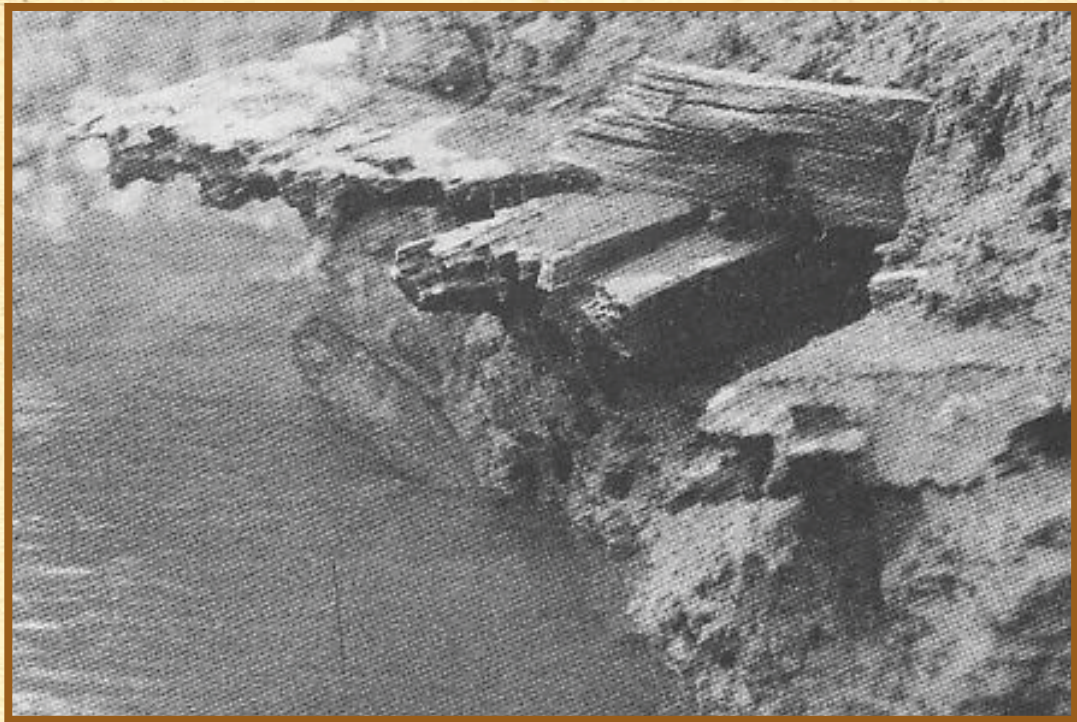


Tiga gading berbentuk V di bagian depan sudah terpasang lebih dahulu

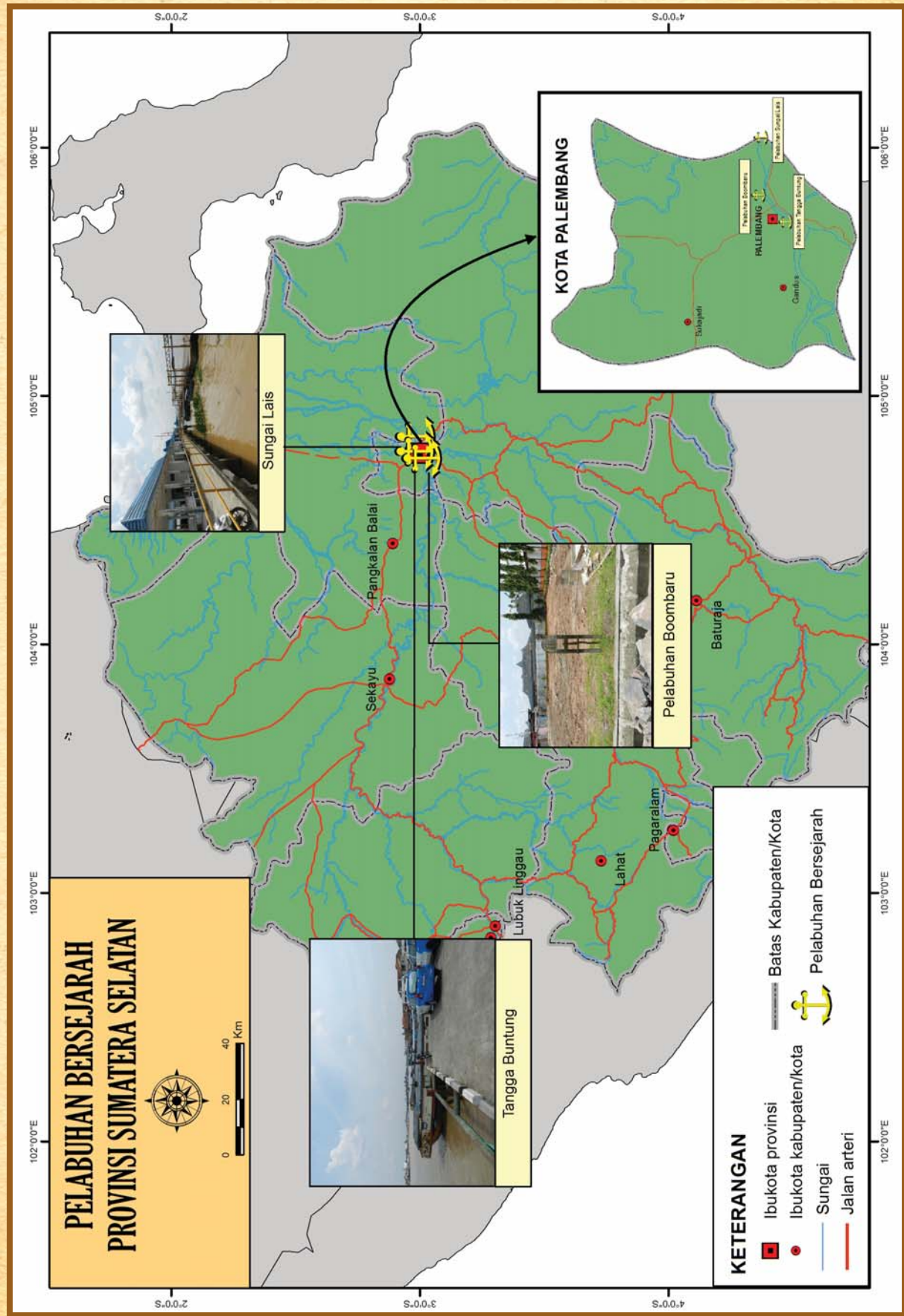
Perahu kayu dibuat dengan memakai kerangka (*gading-gading*). Pertama-tama dibuat dan diberdirikan bagian lunas yang bersambung dengan bagian *linggi* (depan dan belakang. Tiga buah *gading* bagian depan yang berbentuk V dipasang pada bagian lunas, dan *gading* lambung juga dipasang di bagian lunas. Setelah itu barulah dipasang bilah papan secara simetris kiri dan kanan lunas untuk membentuk bagian lambung. Bersamaan dengan pekerjaan tersebut, dilakukanlah pemasangan bagian *gading* sampai terbentuknya lambung perahu. Sambungan-sambungan di antara bilah-bilah papan, kalau pada masa awalnya dibuat dari kulit kayu *camplong*, pada perahu ini dibuat dari tali rafia yang disisipkan di antara papan. Pekerjaan *nyamlong* ini dilakukan agar perahu tidak bocor. Setelah pekerjaan menyamlong barulah pendempulan.

Kayu sebagai bahan baku utama harus kayu yang berukuran panjang minimal 13 meter, lebar 30 cm, dan berbentuk utuh. Tidak bias berukuran pendek sehingga harus disambung. Hal ini akan merubah konstruksi badan pada bagian *gading-gading*. Karena itulah para pengrajin kayu mengalami kesulitan dalam mendapatkan kayu utuh yang berukuran panjang minimal 13 meter itu. Cara mendapatkannya yaitu membeli dari penduduk lokal yang akan membuka ladang. Sebatang pohon yang berukuran besar dengan diameter dan tinggi yang cukup ditebang untuk mendapatkan papan yang utuh. Demikian yang mereka lakukan dalam usahanya untuk melanjutkan pembangunan perahu. Tidak jarang mereka berurusan dengan pihak kehutanan dan kepolisian karena perbuatannya dianggap *illegal logging* penadah kayu hasil tebangan liar.





Papan-papan kayu sisa perahu abad ke-12 di Ujung Plancu, Muara Kumpeh



BAB VIII

Palembang: Pelabuhan Sungai yang Lahir dari Sebuah Wanua

“Semoga tenteram dan makmur Pada tanggal 16 Juni 682 dengan mudah dan kegembiraan ia datang dan mendirikan perkampungan, dan jadi Śrīwijaya menang, perjalanan berhasil dan menjadi makmur seterusnya”.

Ini adalah catatan bersejarah paling lengkap, memuat hari-hari bersejarah bagi Dapunta Hyang yang mendirikan sebuah perkampungan dan sekaligus menjadikannya sebagai pusat pemerintahan Śrīwijaya. Lebih dari 13 abad kemudian, perkampungan yang dibangun itu telah berkembang menjadi sebuah kota besar yang bernama Palembang.

Bagaimana perkampungan itu terus berkembang menjadi besar? Perkembangan lokasi Palembang sebagai pusat pemerintahan Śrīwijaya lebih masuk akal kalau dianggap faktor setempat berupa jaringan komunikasi dan kegiatan lalu-lintas, tukar menukar informasi dan bahan dengan frekuensi tinggi sudah terbentuk lebih dahulu, dan sudah berhasil mendorong manusia setempat untuk maju (Miksic 1984, 8-24).



Kota Palembang yang membelah oleh Sungai Musi, juga merupakan kota tempat bermuaranya Sungai Kramasan, Ogan, dan Komering di Sungai Musi. Melalui sungai-sungai ini komoditi perdagangan dari daerah pedalaman dibawa dan dipasarkan di Palembang. Kawasan pedalaman di daerah kaki Pegunungan Bukit Barisan merupakan penghasil komoditi perdagangan. Berdasarkan bukti-bukti arkeologis yang sampai kepada kita, kawasan ini telah lama dihuni manusia.

8.1 Kawasan Pendukung

Jauh sebelum timbulnya peradaban yang ditandai dengan adanya institusi yang berbentuk *Kadātuan* di Palembang, di daerah pedalaman hulu sungai-sungai yang bermuara di Palembang telah ada kelompok-kelompok masyarakat. Kelompok-kelompok masyarakat ini tinggal di dataran tinggi, di lereng dan kaki pegunungan, di tepi-tepi sungai, dan di ceruk atau gua-gua. Tinggalan budaya dari kelompok masyarakat ini berupa alat-alat batu, tembikar, bilik-bilik batu, dan menhir. Seluruhnya dapat ditemukan di daerah lereng dan kaki Pegunungan Bukit Barisan di hulu sungai Musi dan anak-anaknya. Di antara sisa hunian manusia tertua di daerah hulu Musi ditemukan di wilayah Kabupaten Lahat, yaitu di Situs Bungamas, Lubuk Layang, dan Sungai Saling.

Di Situs Bungamas, sekitar 20 km. menuju arah barat laut Lahat, di tepian Sungai Kikim ditemukan alat-alat batu paleolitik dan alat-alat batu dari fosil kayu. Lebih ke hulu ditemukan bengkel pembuatan alat-alat neolitik dan hunian yang lebih tua lagi dari masa paleolitik.

Beberapa tinggalan budaya yang ditemukan di Situs Bungamas, Lubuk Layang, dan Sungai Saling menunjukkan bahwa jauh sebelum adanya peradaban, di daerah hulu sungai Musi terdapat hunian manusia yang berasal masa yang tua, sekitar 8.000 tahun yang lalu. Manusia pada masa itu “tinggal” di daerah-daerah tepian sungai kecil dengan cara berburu dan mengumpulkan makanan. Mereka hidup dalam komunitas kecil dan belum menetap di suatu tempat.

Di daerah hulu Musi, di lereng dan kaki Pegunungan Bukit Barisan tidak hanya ditemukan sisa hunian paleolit dan neolit saja, di dataran tinggi Pasemah diperoleh



petunjuk tinggalan budaya masa lampau yang sudah jauh berkembang pada tingkat yang lebih kompleks. Di daerah Pagaram ditemukan tinggalan budaya masa lampau yang berupa arca-arca batu yang berbentuk manusia dan binatang. Menurut kepercayaan masyarakat setempat, sebagian besar arca megalit di Pasemah adalah hasil perbuatan si Pahit Lidah kepada orang atau binatang yang disumpahnya menjadi batu. Seluruh arca-arca tersebut dapat ditemukan di situs-situs yang ada di daerah Lahat, Karangindah, Tinggihari, Tanjungsiri, Pagaram, Padang, Tebatsibentur, Tanjungmenang, Batugajah, sampai ke Airputih dan Tegurwangi.

Masih di dataran tinggi Pasemah, di daerah Pagaram ditemukan bilik-bilik batu yang pada salah satu dindingnya terdapat lukisan. Salah satu bentuk lukisannya



Arca batu megalit dari Dataran Tinggi Pasemah di daerah hulu Musi

menggambarkan orang sedang menggigit kerbau dengan warna merah bata, hitam, dan kuning oker. Lukisan ini mirip dengan gaya arca-arca batu yang ditemukan di permukaan tanah. Lukisan-lukisan pada dinding batu tersebut, nampaknya menggambarkan aneka bentuk yang dinamis dengan memilih obyek lukisan manusia, binatang dan burung yang memakai kombinasi warna merah, kuning, putih, dan hitam yang disamarkan sedemikian rupa sehingga menjadi menarik.

Sebuah kompleks megalit ditemukan di Situs Tinggihari berupa batu-batu menhir. Batu-batu menhir ini diberi bentuk yang menggambarkan manusia dan binatang,



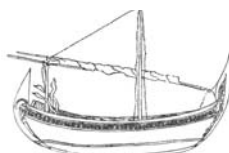
*Lukisan pada dinding bilik batu
di Dataran Tinggi Pasemah*



didirikan sepanjang jalan yang mendaki ke puncak bukit yang tingginya antara +700—1.000 meter d.p.l. Tanah pegunungan ini mempunyai kontur yang bervariasi di mana di bagian tengahnya dipotong oleh Sungai Lematang yang pada akhirnya bermuara di Sungai Musi. Situs ini terletak mulai dari tepi jalan yang menghubungkan Pulau Pinang dan Tinggihari, sekitar 4 km. dari tepi jalan raya yang menghubungkan Lahat dan Pagaram. Pada saat ini telah dibuat jalan setapak yang menuju puncak bukit sehingga kita dapat mengunjungi masing-masing arca megalit. Dari tempat ini ditemukan arca-arca megalit yang seluruhnya berjumlah 9 buah.

Seluruh tinggalan budaya dari masa prasejarah tersebut memberikan informasi kepada kita bahwa pada masa lampau, di daerah hulu Musi sudah terdapat hunian manusia. Hunian awal ini mengambil lokasi di daerah tepian-tepian sungai pada bidang tanah yang tinggi. Hunian yang sedikit lebih maju ditemukan di daerah kaki Gunung Dempo di sekitar kota Pagaram sekarang. Dari tempat ini banyak ditemukan arca-arca megalit dan bilik-bilik batu yang berhiaskan lukisan dari bahan oker.

Sebagaimana halnya dengan Palembang, hunian di daerah pedalaman juga mengalami perkembangan. Masuknya unsur budaya asing ke pedalaman menginformasikan bahwa



masyarakat di kawasan tersebut telah mengadakan kontak komunikasi dengan Palembang. Unsur budaya asing yang masuk ke pedalaman, misalnya unsur budaya yang mendapat pengaruh India. Adanya candi atau stupa dengan arcanya merupakan petunjuk itu.

Di daerah hulu sungai Musi, pada masa sejarah di mana di Palembang telah tumbuh peradaban, terdapat kelompok-kelompok masyarakat yang kehidupannya telah mendapat pengaruh budaya India yang ditandai dengan kehadiran agama Hindu dan Buddha.

Kelompok-kelompok masyarakat ini hidup dan mendirikan bangunan sucinya tidak jauh dari tepian sungai yang merupakan cabang sungai Musi. Beberapa situs yang berkaitan dengan kelompok masyarakat ini ditemukan di Teluk Kijing, Lesung Batu, Tingkip, Bingin Jungut, Bumiayu, dan Candi Jepara. Kecuali Situs Candi Jepara yang letaknya di tepi Danau Ranau, situs-situs lain letaknya di tepi sungai besar yang merupakan cabang dari sungai Musi.



*Runtuhan Candi Lesung Batu,
Musi Rawas, abad ke-14 M*

Itulah kawasan pendukung Palembang yang turut ambil bagian dalam perkembangan Kota Palembang dari sebuah perkampungan di tempat yang strategis, kemudian menjadi sebuah kota besar yang mengalami perjalanan sejarah cukup panjang. Namun dalam perjalanan sejarahnya tidak terlalu mulus. Berbagai peperangan yang diikuti dengan penghancuran turut mewarnai sejarah kota. Palembang pernah diduduki Majapahit bahkan kawanan bajak laut Cina pada sekitar abad ke-15 Masehi.

8.2 Kota Śrīwijaya

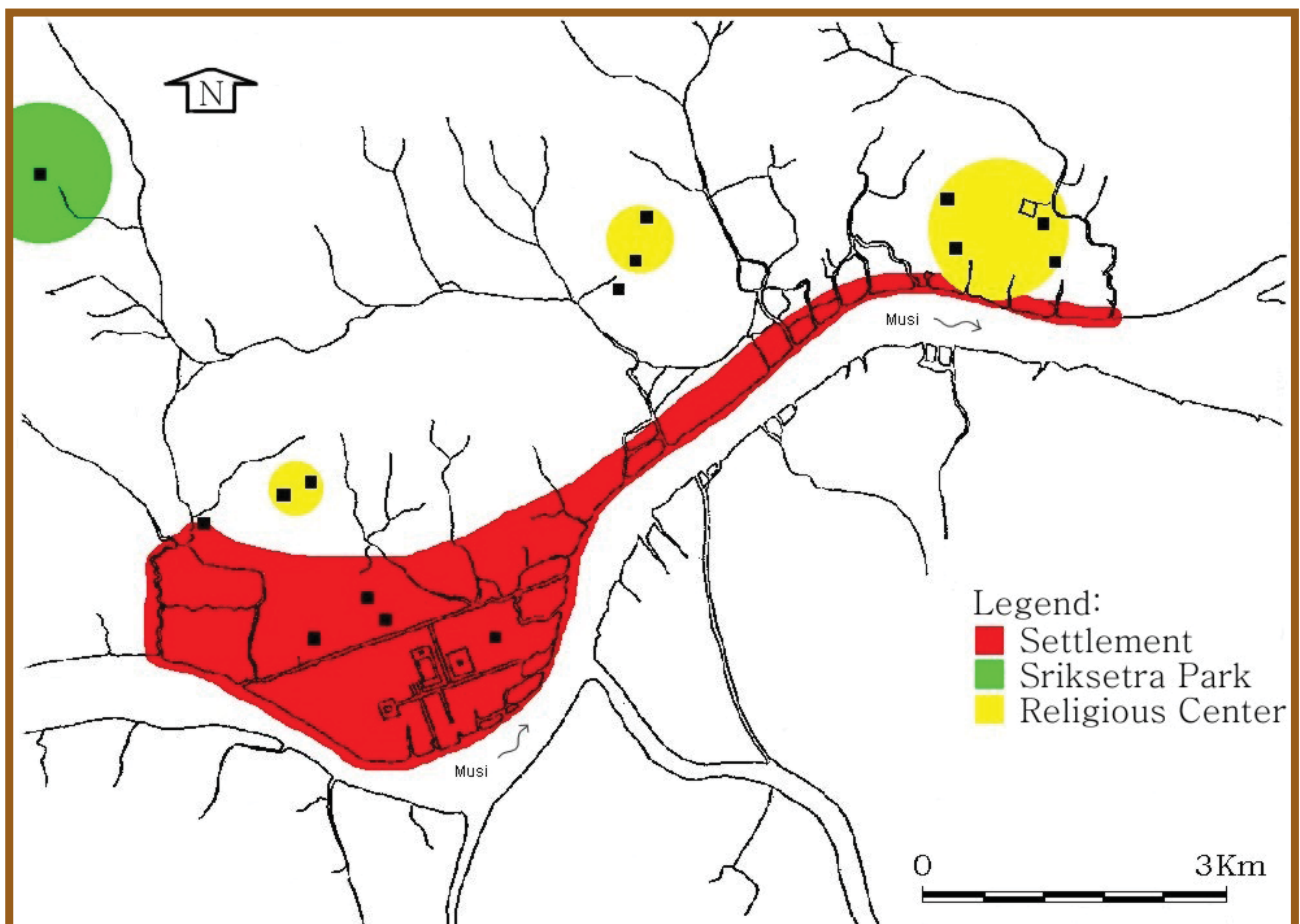
Tidak diketahui dengan pasti, seberapa luas kota Śrīwijaya. Namun berdasarkan tinggalan budayanya yang ditemukan di Palembang, bentuk dan luas kotanya dapat direkonstruksi. Demikian juga identitas peruntukannya. Warna merah menunjukkan lokasi permukiman penduduk kota Śrīwijaya dengan indikatornya berupa pecahan-pecahan keramik dan tembikar, tiang-tiang kayu, sisa industri, dan sisa barang-barang keperluan sehari-hari. Sisa permukiman ini ditemukan di daerah yang rendah di sepanjang tepian sisi utara Musi. Warna kuning menunjukkan sisa-sisa tempat kegiatan upacara keagamaan dengan indikatornya berupa sisa bangunan bata, arca



batu dan logam, manik-manik kaca dan batu, dan barang-barang keperluan upacara keagamaan.

Sisa bangunan suci tampak mengelompok di beberapa tempat agak jauh dari tepian sungai Musi. Sisa kegiatan keagamaan ini, baik kegiatan upacara ajaran Buddha maupun Hindu, ditemukan di daerah yang tinggi dan tidak tergenang air. Warna hijau menunjukkan lokasi Taman Sriksetra yang dibangun oleh Dapunta Hyang Śrījayanāsa pada tanggal 23 Maret 684 Masehi. Berdasarkan tinggalan budayanya, dapat diperkirakan bahwa luas kota Palembang mulai dari tepi utara Musi sampai ke daerah Talang Kelapa. Permukiman penduduk mengelompok di sepanjang sisi utara Musi.

Setelah Śrīwijaya mengalami kemunduran dan pusat pemerintahan dipindahkan ke Jambi (abad ke-13 Masehi), beberapa abad kemudian (abad ke-15 Masehi) di Palembang terjadi masa kekosongan pemerintahan. Berbagai penguasa dari tempat lain menduduki Palembang, misalnya Majapahit pada abad ke-14-15 Masehi.



Bahkan pada abad ke-15 Palembang diduduki oleh bajak laut dari Nan-hai (Chen Zuyi) sampai akhirnya datang agama Islam.

Ma Huan dalam *Ying-yai Shêng-lan* menyebutkan kedatangan Cheng Ho ke Palembang (tahun 1405) adalah membawa titah khusus Kaisar Yung Lo untuk menangkap Chen Zuyi. Lanun ini berhasil ditangkap dan dibawa ke Cina untuk dihukum mati di hadapan kaisar. Dalam kitab ini tidak disebutkan dimana armada Cheng Ho merapat, mereka hanya menyebut Pa-lin-fong.

8.3 Kuto Gawang

Pada awal abad ke-17, Palembang menjadi pusat pemerintahan kerajaan yang bernaung Islam dengan pendirinya Ki Gede ing Suro. Pada masa ini pusat pemerintahan di daerah sekitar Kelurahan 2-Illir, di tempat yang sekarang merupakan kompleks PT. Pusri. Secara alamiah lokasi keraton cukup strategis, dan secara teknis diperkuat oleh dinding tebal dari kayu unglan dan *cerucup* yang membentang antara Plaju dengan Pulau Kembaro, sebuah pulau kecil yang letaknya di tengah sungai Musi.

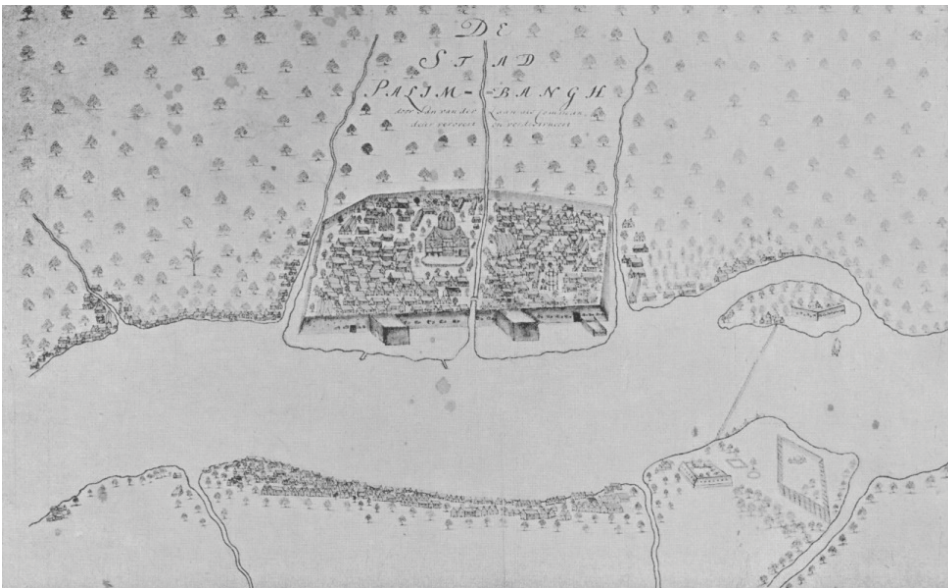
Keraton Palembang yang dibangunnya itu disebut Keraton Kuto Gawang yang bentuknya empat persegi panjang dibentengi dengan kayu besi dan kayu unglan yang tebalnya 30 x 30 cm/batangnya. Kota berbenteng yang di kemudian hari dikenal dengan nama Kuto Gawang ini mempunyai ukuran 290 *Rijnlandsche roede* (1093 meter) baik panjang maupun lebarnya. Tinggi dinding yang mengitarinya 24 kaki (7,25 meter). Orang-orang Cina dan Portugis berdiam berseberangan yang terletak di tepi sungai Musi.

Kota berbenteng ini sebagaimana dilukiskan pada tahun 1659 (Sketsa Joan van der Laen), menghadap ke arah Sungai Musi (ke selatan) dengan pintu masuknya melalui Sungai Rengas. Di sebelah timurnya berbatasan dengan Sungai Taligawe, dan di sebelah baratnya berbatasan dengan Sungai Buah. Dalam gambar sketsa tahun 1659 tampak Sungai Taligawe, Sungai Rengas, dan Sungai Buah tampak terus ke arah utara dan satu sama lain tidak bersambung. Sebagai batas kota sisi utara adalah pagar dari kayu besi dan kayu unglan. Di tengah benteng keraton tampak berdiri megah bangunan keraton yang letaknya di sebelah barat Sungai Rengas. Benteng keraton





Lukisan Keraton Kuto Gawang oleh Joan van der Laen tahun 1659.
 Bangunan tinggi di tengah tembok keliling kuto adalah bangunan isan/keraton.



Peta sketsa Kuto Gawang dan lingkungan sekitarnya

mempunyai tiga buah *baluarti* (*bastion*) yang dibuat dari konstruksi batu. Orang-orang asing ditempatkan/bermukim di seberang sungai sisi selatan Musi, di sebelah barat muara sungai Komering (sekarang daerah Seberang Ulu, Plaju).

Pelabuhan Kuto Gawang tidak disebutkan dimana. Hanya dalam sketsa yang dibuat Joan van der Laen digambarkan bangunan yang menjorok ke tengah sungai. Mungkin bangunan ini dimaksudkan sebagai kade tempat kapal merapat dan menurunkan barang muatannya.

8.4 Beringin Janggut

Setelah Keraton Kuto Gawang dihancurkan VOC tahun 1659, oleh Susuhunan Abdurrahman pusat pemerintahan dipindahkan ke Beringin Janggut yang letaknya di sekitar kawasan Mesjid Lama (Jl. Segaran). Sayangnya data tertulis maupun gambar sketsa mengenai keberadaan, bentuk, dan ukuran keraton ini hingga saat ini tidak ada.

Daerah sekitar Keraton Beringin Janggut dibatasi oleh sungai-sungai yang saling berhubungan. Kawasan keraton dibatasi oleh Sungai Musi di selatan, Sungai Tengku-

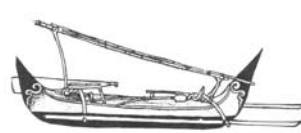
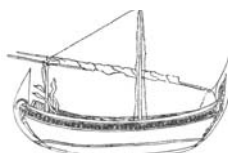


ruk di sebelah barat, Sungai Penedan di sebelah utara, dan Sungai Rendang/Sungai Karang Waru di sebelah timur. Sungai Penedan merupakan sebuah kanal yang menghubungkan Sungai Kemenduran, Sungai Kapuran, dan Sungai Kebon Duku. Karena sungai-sungai ini saling berhubungan, penduduk yang mengadakan perjalanan dari Sungai Rendang ke Sungai Tengkuruk, tidak lagi harus keluar melalui Sungai Musi. Dari petunjuk ini dapat diperoleh gambaran bahwa aktivitas sehari-hari pada masa itu telah berlangsung di darat agak jauh dari Sungai Musi.

8.5 Kuto Tengkuruk

Kawasan inti Keraton Kesultanan Palembang-Darussalam pada masa pemerintahan Sultan Mahmud Badaruddin I luasnya sekitar 50 hektar dengan batas-batas di sebelah utara Sungai Kapuran, di sebelah timur berbatasan dengan Sungai Tengkuruk (sekarang menjadi Jl. Jenderal Soedirman), di sebelah selatan berbatasan dengan Sungai Musi, dan di sebelah barat berbatasan dengan Sungai Sekanak. Pada awalnya di areal tanah yang luasnya sekitar 50 hektar ini hanya terdapat bangunan Kuto Batu atau Kuto Tengkuruk dan Masjid Agung dengan sebuah menara yang atapnya berbentuk kubah. Pada saat ini batas kota Palembang kira-kira di sebelah timur berbatasan dengan Kompleks PT. Pusri, di sebelah selatan berbatasan dengan Sungai Musi, di sebelah barat berbatasan dengan Sungai Lambidaro (36 Ilir), dan di sebelah utara hingga sekitar Pasar Cinde.

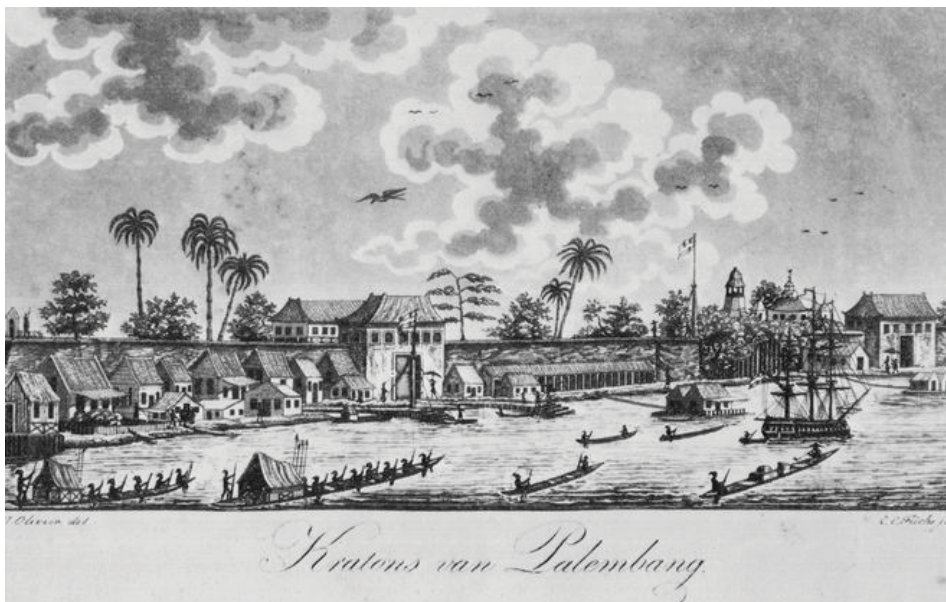
Masa pemerintahan Sultan Mahmud Badaruddin I Jayo Wikramo (wafat tahun 1757), banyak membuat bangunan batu. Selain membangun Kuto Tengkuruk dan Masjid Agung, beliau juga membangun musoleumnya yang kini dikenal dengan nama *Kawah Tengkreup*. Kompleks Pemakaman ini sekarang masuk dalam kawasan Kelurahan 3 Ilir, Kecamatan Ilir Timur II, Palembang. Berdasarkan catatan lama, pemakaman ini dibangun tahun 1728.



8.6 Kuto Besak

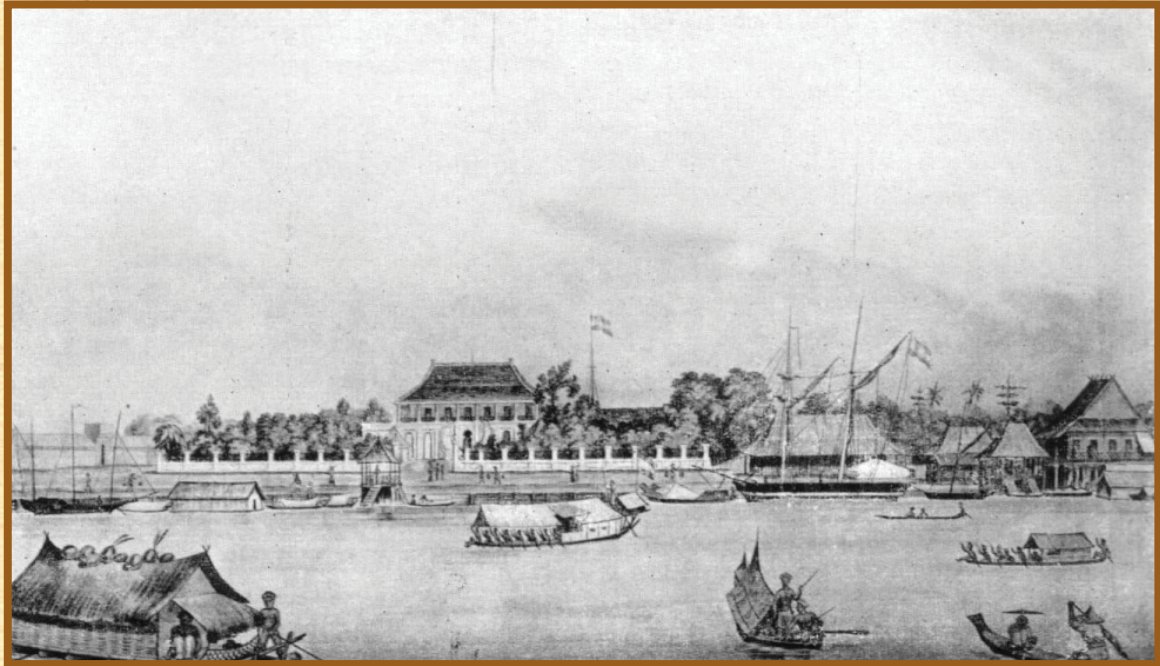
Pada masa pemerintahan Sultan Muhamad Bahaudin (1776-1803), dibangun Keraton Kuto Besak. Letaknya di sebelah barat Keraton Kuto Tengkuruk. Kuto ini mempunyai ukuran panjang 288,75 meter, lebar 183,75 meter, tinggi 9,99 meter, dan tebal dinding 1,99 meter membujur arah barat-timur (hulu-hilir Musi). Di setiap sudutnya terdapat *bastion*. *Bastion* yang terletak di sudut baratlaut bentuknya berbeda dengan tiga *bastion* lain, sama seperti pada *bastion* yang sering ditemukan pada benteng-benteng lain di Indonesia. Justru ketiga *bastion* yang sama itu merupakan ciri khas *bastion* Benteng Kuto Besak. Di sisi timur, selatan, dan barat terdapat pintu masuk benteng. Pintu gerbang utama yang disebut *lawang kuto* terletak di sisi sebelah selatan menghadap ke Sungai Musi. Pintu masuk lainnya yang disebut *lawang buratan* jumlahnya ada dua, tetapi yang masih tersisa hanya sebuah di sisi barat.

Akibat mengalami kekalahan dalam perang Palembang 1821 serta dibubarkannya Kesultanan pada 7 Oktober 1823, kompleks bangunan Kuto Tengkuruk diratakan dengan tanah. Atas perintah van Sevenhoven, di atas runtuhan Kuto Tengkuruk kemudian dibangun rumah *Regeering Commissaris*. Bangunan ini sekarang menjadi Museum Sultan Mahmud Badaruddin II.



Sketsa Keraton Kuto Tengkuruk (gapura kanan) dan Kuto Besak (gapura kiri) oleh Joan van der Laen sebelum perang tahun 1821.





*Sketsa rumah Residen/Regeering Commissaris Palembang yang dibangun di atas runtuhannya Keraton Kuto
Tengkuruk pada sekitar tahun 1825*

8.7 *Gemeente Palembang*

Dengan dibubarkannya institusi kesultanan, Palembang menjadi ibukota *Residentie Palembang* yang sejak tahun 1906 dipimpin oleh seorang *Burgemeester* (Walikota). Berdasarkan Stbl. 1906 No. 126, pemerintahan kota berbentuk *Gemeente* (*Haminte* menurut lafal *wong* Palembang) dengan luasnya 224 km. persegi. Batas kotanya kira-kira sampai Km. 5 di sebelah utara, Kompleks PT. Pusri di sebelah timur, Kampung Seberang Ulu di sebelah selatan, dan Kampung 36 Ilir di sebelah barat.

Bangunan fasilitas umum yang dibangun pada masa *Gemeente* Palembang, misalnya Rumah Sakit Caritas yang lokasinya di pertigaan Jl. Mayor Ruslan dan Jl. Jenderal Soedirman, Menara Air (sekarang Kantor Walikota Palembang), *Societeit* (sekarang Balai Prajurit), Jl. Tengkuruk (bekas Sungai Tengkuruk yang sekarang Jl. Jenderal Soedirman), Pasar 16 Ilir, Pelabuhan Boom Baru, *veerpont* (tempat penyeberangan), jaringan Kereta Api Kertapati, dan perumahan di Talang Semut.

8.8 Fasilitas Kota Dagang dan Industri

Sejak Palembang masih bernama Śrīwijaya, tempat ini telah menjadi sebuah kota dagang yang ramai dikunjungi para saudagar dari berbagai penjuru dunia. Para saudagar ini, ada yang menetap secara permanen dan ada pula yang tinggal sementara sambil menunggu angin baik dan memuat barang dagangan dari Śrīwijaya. Bagi yang tinggal untuk sementara, bisa jadi mereka tinggal di kapalnya, dan ada pula yang tinggal di darat pada rumah-rumah penginapan.

Ketika bangsa Eropa mulai melakukan ekspansi dagangnya ke seluruh penjuru dunia, Palembang juga tidak luput dari perhatiannya. Para penguasa di Palembang juga melakukan hubungan dagang dengan bangsa-bangsa Eropa, seperti dengan Spanyol, Portugis, Inggris, dan Belanda. Hubungan dagang dengan bangsa-bangsa Asia sudah dilakukan jauh sebelum kedatangan bangsa Eropa. Bangsa Eropa dan juga bangsa Asia lain diberi kesempatan membangun kantor-kantor dagangnya di Palembang, namun penempatannya di daerah Seberang Ulu.



Waktu terus berjalan dan Palembang terus melakukan pembangunan. Sebagai kota dagang dan industri, tentu saja fasilitas penunjang di sebuah kota dagang harus ada. Fasilitas ini tentu saja sesuai dengan keadaan pada jamannya. Hotel yang merupakan fasilitas penunjang baru ada pada sekitar tahun 1930-an, ketika Palembang sudah berbentuk *Gemeente*. Tercatat hotel yang pertama kali dibangun adalah, Hotel Schwatz (Hotel Musi sekarang, sedang dibiarkan hancur), Hotel Smit menjadi Hotel Sehati (pada tahun 2000-an sudah dibongkar), dan Hotel Niewehoek (sekarang sudah tidak ada).

Meskipun tampak kurang mendapat perhatian dari pemerintah, jauh di daerah hilir di sekitar muara sungai Komering terdapat aset pemerintah yang sangat vital. Aset pemerintah itu telah dibangun sejak awal abad ke-20, yaitu di sekitar awal tahun 1900. Di tempat itu, di kiri dan kanan muara sungai Komering terdapat kilang minyak yang cukup besar. Kilang minyak tersebut di awal pembangunannya milik *Shell* dengan lokasinya di Plaju, dan *Stanvac* dengan lokasinya Bagus Kuning (Sungai Gerong). Kedua kilang minyak ini sekarang telah menjadi milik Pertamina.

Sementara dibangun Menara Air, di bagian lain dari kota Palembang dilakukan pekerjaan pengurugan Sungai Tengkuruk untuk dijadikan jalan. Pekerjaan ini dapat diselesaikan pada tahun 1930, dan di bekas sungai telah ada jalan Tengkuruk lengkap dengan *boulevard*-nya.

Pembangunan lain di Kota Palembang terdapat di daerah Talang Semut berupa pembangunan perumahan, dan sekitar Pasar 16 Ilir berupa kios-kios. Pembangunan perumahan di Talang Semut pelaksanaannya diserahkan kepada pihak swasta.

8.9 Pelabuhan

Sejauh-jauh kapal berlayar, kelak ia masuk pelabuhan juga. Di belahan barat Nusantara sejak millenium pertama masehi banyak tempat yang dapat disinggahi oleh kapal-kapal dari berbagai tempat. Akan tetapi, tidak semua tempat berlabuh di Nusantara itu mempunyai kesamaan. Ramai tidaknya pelabuhan tergantung dari berbagai faktor, di antaranya yang terpenting ialah faktor lingkungan alam. Pelabuhan bukan asal saja tempat kapal berlabuh, tetapi tempat di mana kapal dapat berlabuh dengan aman, terlindung dari ombak besar, angin dan arus laut yang kuat.



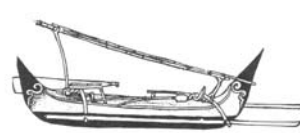
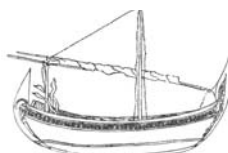
Menurut teori, tempat yang paling baik untuk berlabuh adalah pada sebuah sungai, agak jauh ke dalam. Tetapi dalam hal ini lebar sungai membatasi perkembangan pelabuhan bersangkutan. Oleh karena itu banyak pelabuhan terletak di muara yang agak terbuka, atau pada sebuah teluk. Dalam kaitannya dengan “persyaratan” ini, lokasi Palembang lebih istimewa lagi, yaitu terletak di sebuah sungai yang lebar dan dalam (Sungai Musi), agak jauh ke dalam, dan tempat bermuaranya sungai-sungai besar, seperti Kramasan, Ogan, dan Komering. Dalam jaringan lalu-lintas di sebuah negeri kepulauan seperti Indonesia, fungsi pelabuhan ialah sebagai penghubung antara jalan maritim dan jalan darat. Pada jaman dahulu ketika komunikasi dengan daerah pedalaman lebih banyak menggunakan sungai, maka lokasi pelabuhan dalam estuarium banyak untungnya. Melalui sungai penduduk dari pedalaman dapat mengangkut hasil bumi dan hutan ke pelabuhan yang dituju tanpa memerlukan tenaga yang banyak.

Letak Palembang sejak awal sejarah sudah ada di tepi sungai Musi. Perubahan garis pantai sejak jaman sejarah hingga sekarang tidak banyak berubah. Dengan demikian, sejak dulu hingga sekarang pelabuhan Palembang merupakan pelabuhan sungai dan bukan pelabuhan laut yang letaknya di muara sungai.

Wolters sejak awal sudah menempatkan lokasi Palembang sebagai pusat *Kadātuan Śrīwijaya* dan letaknya di daerah pedalaman jauh dari pantai laut. Selanjutnya ia menyatakan bahwa pusat Śrīwijaya di pedalaman mempunyai keuntungan sendiri, yaitu pelabuhan-pelabuhannya, pangkalan-pangkalan yang aman, jaringan-jaringan sungai yang menciptakan jalur perhitungan dengan daerah pedalaman, dan jalur rawa yang membentangkan jauh ke pedalaman dan memberikan perlindungan terhadap serangan dari darat (Wolters 1967, 252 dan 342).

Memperkuat dukungan teori bahwa perkembangannya Palembang tidaklah harus menjadi kota pelabuhan di pantai, dan perkembangan kota itu bukan akibat langsung dari perdagangan luar negeri. Dalam kaitannya dengan perkembangan kota Palembang, Miksic melihat bahwa faktor keadaan setempat di Sumatera Selatan harus diberi pertimbangan sebagai suatu sumberdaya yang paling menentukan (1984, 9-24). Kota Palembang mempunyai keuntungan atas letaknya, yaitu letak dalam satu jaringan yang mampu mengendalikan lalu-lintas antara tiga kesatuan wilayah:

- Tanah tinggi Sumatera bagian barat, yaitu Pegunungan Bukit Barisan;
- Daerah kaki bukit (*piedmont*) dan pertemuan anak-anak sungai sewaktu



memasuki dataran rendah; dan

- Daerah pesisir timurlaut.

Ketiga kesatuan wilayah ini merupakan faktor setempat yang sangat menentukan dalam pembentukan pola kebudayaan yang bersifat peradaban. Faktor setempat yang berupa jaringan dan bahan dengan frekuensi tinggi sudah terbentuk lebih dahulu, dan berhasil mendorong manusia setempat menciptakan pertumbuhan pola kebudayaan tinggi di Sumatera Selatan.

Jaringan komunikasi di sini adalah sungai-sungai yang memenuhi kaki bukit dan dataran rendah menuju daerah pesisir. Melalui sungai-sungai inilah –yang kebanyakan bermuara di Palembang- jaringan komunikasi antara daerah pedalaman dan hilir berlangsung. Salah satu faktor penting dalam menciptakan peradaban tinggi adalah faktor lancarnya hubungan antar manusia. Dalam kaitannya dengan faktor itu, Drennan (1986 (1), 105-112) membuktikan bahwa angkutan air (perahu) lima kali lebih efisien daripada angkutan darat. Wolters (1979, 17-18) menyebut suasana di Sumatera Selatan ini sebagai kebudayaan sungai (*riverine culture*), di mana bentangan akan dan aksesnya yang sangat luar biasa menjadikan sungai sebagai sarana komunikasi, di mana kehidupan sangat ditentukan oleh kayuhan dayung dan perahu, baik melalui air yang pasang naik maupun yang surut.

Dilihat dari lokasinya yang berada di muara-muara sungai besar, pertumbuhan peradaban di Palembang menjadi lebih cepat. Hubungan antar bangsa dilakukan setelah penduduk Palembang telah mahir dalam berbagai hal, misalnya administrasi dan pelayaran untuk mencari sumberdaya baru di luar Palembang. Berdasarkan alasan-alasan inilah maka Palembang dari masa awalnya telah merupakan kota pelabuhan sungai, bukan kota pelabuhan pantai laut.

Sebagai kota pelabuhan sungai, kehidupan Palembang sangat tergantung pada sumberdaya alam yang terdapat di daerah pedalaman. Melalui sungai-sungai yang bermuara di Palembang, komoditi perdagangan dari pedalaman dibawa untuk dipasarkan. Selama jaman Kesultanan Palembang-Darussalam, ternyata faktor setempat masih cukup kuat untuk ditunjuk sebagai landasan kedudukan tertinggi Palembang dalam sistem ekonomi dan politik Sumatera.

Pelabuhan harus mempunyai daya penarik yang besar bagi kapal-kapal dari luar, misalnya pasar yang ramai di mana hasil hutan dari pedalaman diperdagangkan dan

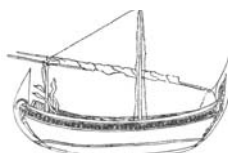




Pelabuhan Boom Baru Palembang

di mana bahan makanan dan air minum disediakan untuk bekal selama pelayaran. Ada hubungan yang erat antara besarnya volume perdagangan (termasuk persediaan bahan makanan) dan frekuensi kunjungan serta jumlah kapal yang singgah di suatu pelabuhan. Gosong pasir dan batu karang, penghalang pelayaran yang penting, diatasi dengan mengirimkan sampan-sampan yang kecil ke pelabuhan asal saja suasana bandar dapat menarik perhatian saudagar-saudagar dengan harapan memperoleh banyak keuntungan dari perniagaan setempat. Kondisi seperti ini disebutkan dalam kunjungan Ma-huan ke Palembang, seperti apa yang dikatakan dalam *Ying-yai Shêng-lan*: “Harapan untuk mendapatkan laba adalah besar, karena penduduknya sangat makmur dan kaya. Tanahnya amat subur, seperti kata pepatah ‘Hamburlah padi untuk satu musim, hasilnya menjadi beras untuk tiga musim’, demikianlah keadaan negeri ini” (Mills (ed.) 1970, 99).

Jauh sebelum maju dan ramainya perdagangan antarbangsa, orang-orang di Palembang dan juga di pelabuhan lain di Nusantara, telah mengenal suatu administrasi pelabuhan. Sebut saja, misalnya di Śrīwijaya menurut Prasasti Telaga Batu disebutkan pejabat



kadātuan yang bertanggungjawab atas pelayaran dan perdagangan, yaitu *puhāvam* (nahkoda kapal) dan *vaniyāga* (saudagar). Meskipun pengaturan administrasinya sifatnya masih sederhana, pelabuhan Palembang telah menjadi pelabuhan samudera dan pelabuhan antar pulau (interinsuler). Mengenai sistem administrasi pelabuhan Palembang baru dilakukan setelah Belanda masuk, yaitu dengan ditetapkannya dalam Stbl. 1882 No. 240.

Pada masa Kesultanan Palembang, pelabuhan Palembang berlokasi dekat muara sungai Rendang. Mengingat meningkatnya keluar masuk kapal dan barang, pada tahun 1908 lokasi pelabuhan dipindahkan ke daerah antara Sungai Belabak dan Sungai Lawang Kidul. Pelabuhan tersebut kini dikenal dengan nama Boom Baru dan merupakan pelabuhan yang cukup modern untuk masa itu. Fasilitas yang disediakan dalam pelabuhan itu cukup memadai karena melalui pelabuhan ini, komoditi perdagangan di ekspor keluar Palembang, misalnya ekspor hasil hutan yang berupa rotan.

Tahun	Jumlah Kapal	Jml. Barang (M ³)
1880	177 kapal	30.330
1917	815 kapal	1.086.000
1929	1.559 kapal	4.050.408

Berdasarkan data perkembangan arus barang dan kapal yang sampai kepada kita, dapat diketahui laju perkembangan pelabuhan Palembang sebagai berikut:

Melihat tabel tersebut, diketahui bahwa dalam kurun waktu 49 tahun jumlah kapal yang datang ke Palembang mengalami peningkatan yang pesat. Melonjaknya jumlah kapal yang datang ke Palembang, salah satu di antaranya adalah dibukanya kilang minyak di Plaju dan Sungai Gerong. Kapal-kapal yang datang ke Palembang bisa jadi membawa muatan yang berupa barang-barang untuk keperluan perminyakan. Sayang tidak ada data jenis kapal-kapal yang datang ke Palembang. Tidak mustahil



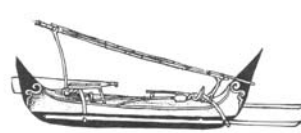
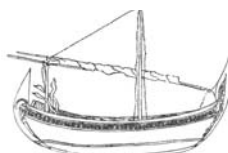
kapal yang datang adalah kapal tanker yang berlabuh di pelabuhan Plaju atau Sungai Gerong.

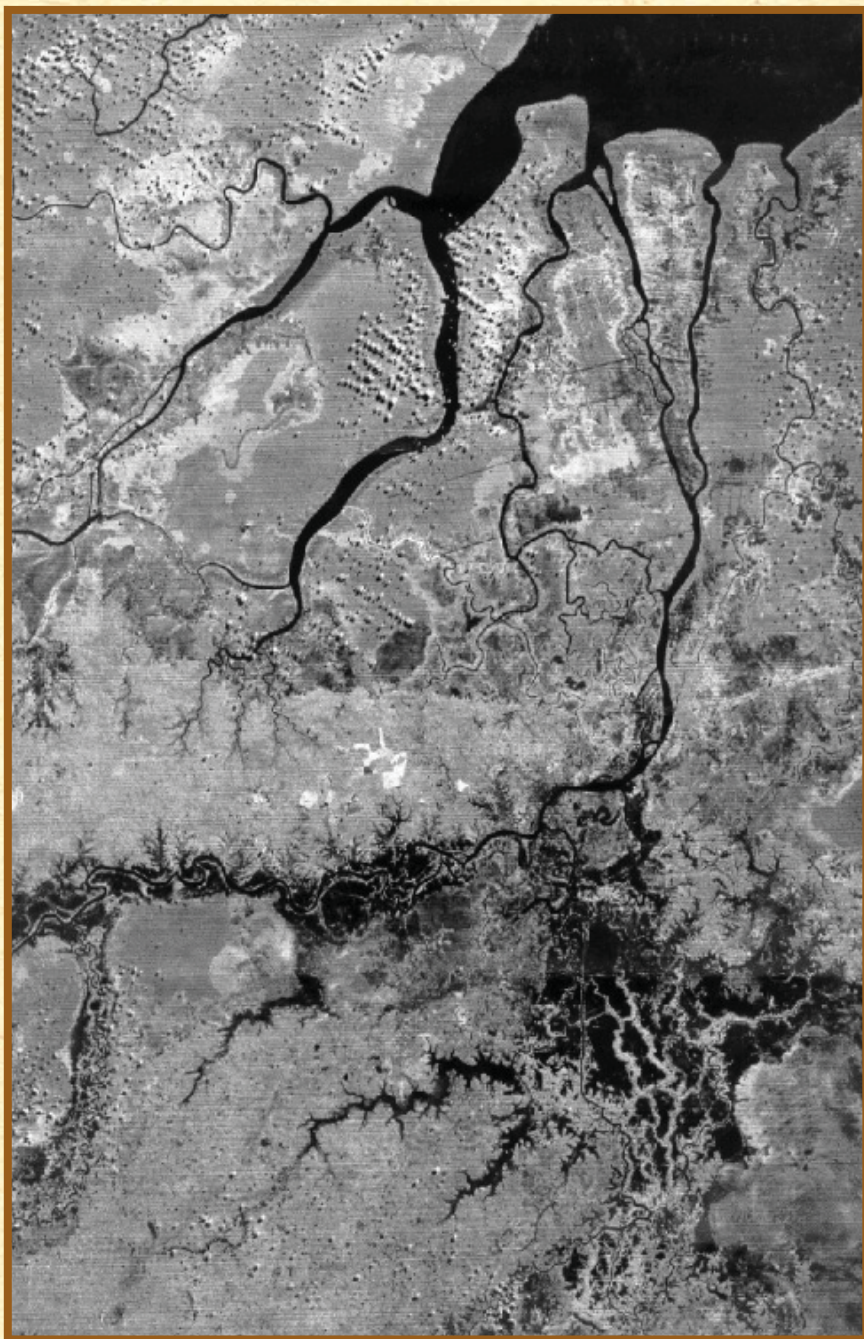
Sebagai catatan bahwa yang dimaksud dengan pelabuhan Palembang adalah:

1. Pangkalan *Bataafsche Petroleum Maatschapij (BPM)* di Plaju.
2. Boom Baru, merupakan pelabuhan milik pemerintah dengan panjang dermaga 250 meter.
3. Dua buah pangkalan di Kertapati milik pemerintah yang juga merupakan titik awal kereta api ke Lampung dan Lubuk Linggau. Pangkalan ini kemungkinan dibangun untuk keperluan pengangkutan batubara yang dihasilkan di Tanjung Enim. Dari sini diangkut dengan kereta api, kemudian di Kertapati dipindah ke tongkang.

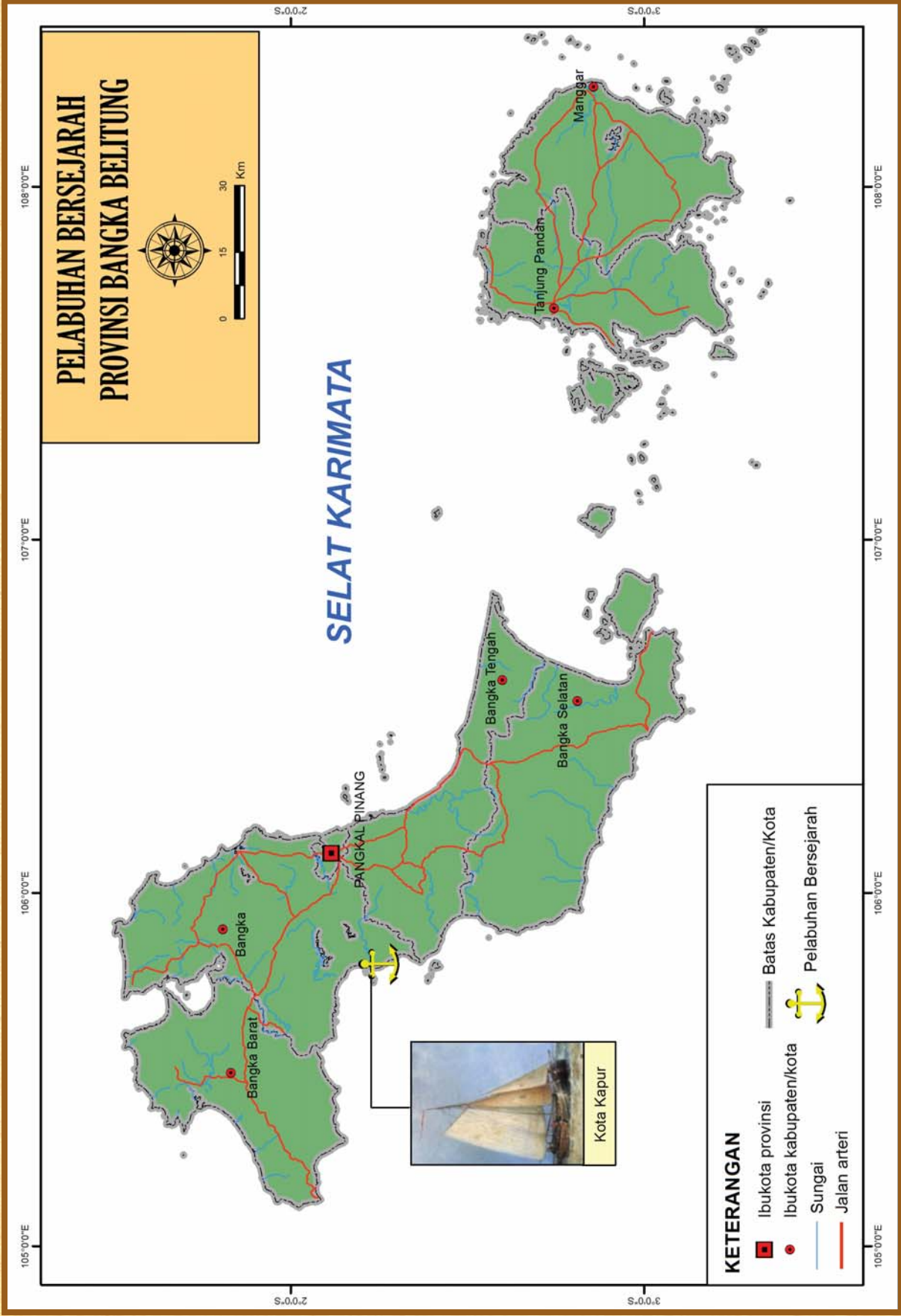


Pabrik Pupuk Sriwijaya letaknya di sebelah hilir Boom Baru





Citra satelit Daerah Aliran Sungai Musi 1980



BAB IX

Kota Kapur: Pelabuhan Sungai di Tepi Selat

9.1 Bangka dan Menumbing dalam Berita Asing

Pulau Bangka dengan Bukit Menumbing-nya sudah lama dikenali para pelaut lokal (biasanya pelaut Melayu) maupun asing (Cina, India, dan Eropah). Berita tertulis tertua yang ditulis sebelum Śrīwijaya mengenai Bangka didapatkan di India. Sebuah karya sastra Buddha yang ditulis pada abad ke-3 Masehi (*Māhāniddesa*) menyebutkan sejumlah nama tempat di Asia, antara lain tentang *Swarnnabhūmi*, *Wangka*, dan Jawa. Nama *Swarnnabhūmi* dapat diidentifikasi dengan Sumatera sebagaimana disebutkan juga dalam kitab *Milindapañca*, sedangkan *Wangka* mungkin dapat diidentifikasi dengan Bangka (Damais 1995, 85).

Keterangan yang lebih terperinci mengenai gambaran Pulau Bangka terdapat dalam Berita Cina dari tahun 1436 Masehi adalah *Hsing-ch'a Shêng-lan* (= Laporan Umum Perjalanan di Laut) yang ditulis oleh Fei Hsin (Groeneveldt 1960, 79).

“Ma-yi-tung (=Bangka) letaknya di sebelah barat Kau-lan (=Belitung) di Laut Selatan. Pulau ini terdiri dari pegunungan yang tinggi dan dataran yang dipisahkan oleh sungai-sungai kecil. Udaranya agak hangat. Penduduk pulau tinggal di kampung-kampung. Laki-laki dan wanita rambutnya diikat, memakai



kain panjang dan sarung yang berbeda warnanya. Ladangnya sangat subur dan memproduksi lebih banyak dari negeri lain. Hasil dari pulau ini adalah garam yang dipanen dari air laut yang diuapkan dan arak yang dibuat dari aren. Selain itu, hasil yang diperoleh dari pulau ini adalah katun, lilin kuning, kulit (cangkang) penyu, buah pinang, dan kain katun (mungkin yang dimaksud adalah kain tenun) yang dihias dengan motif bunga. Barang-barang yang diimport dari tempat lain adalah pot tembaga, besi tuangan, dan kain sutra dari berbagai warna”.

Pulau Bangka sudah dikenal oleh para pelaut asing yang datang dari berbagai tempat yang berhubungan dengan Śrīwijaya di Palembang. Pulau ini dengan Bukit Menumbing-nya (Mandarin= *Peng-chia shan*; Portugis= *Monopim*) dapat dijadikan pedoman untuk masuk menuju ibukota kerajaan (saat itu Kerajaan Palembang). Hal ini disebabkan karena letaknya di mulut Sungai Musi yang merupakan jalur lalu-lintas air dari dan ke ibukota Śrīwijaya dan Kerajaan/Kesultanan Palembang. Dengan berpedoman pada kenampakan Bukit Menumbing para pelaut sudah dapat memperkirakan berapa lama lagi mereka tiba di tempat tujuan, dan di wilayah perairan itu mereka sudah harus berhati-hati agar kapalnya tidak kandas pada gosong-gosong pantai pulau Sumatera.

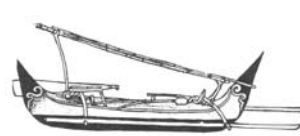
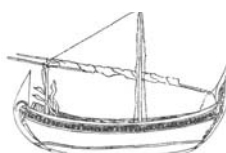
Pelaut-pelaut Cina menggunakan Bukit Menumbing sebagai pedoman untuk memasuki daerah perairan Musi. Dalam peta *Mao K'un* yang dibuat oleh Ma-huan pada sekitar awal abad ke-15, disebutkan nama *Peng-chia Shan* (*shan*= gunung) (Mills 1970). Nama ini oleh Wolters diidentifikasi dengan Bukit Menumbing yang letaknya di sebelah barat laut Pulau Bangka.

Gunung Menumbing dari Selat Bangka



Berita Cina *Shun-feng hsiang-sung* memberikan petunjuk:

“Ketika buritan kapal diarahkan ke Niu-t’ui-ch’in (pusat bukit pada rangkaian perbukitan Menumbing), anda dapat terus berlayar memasuki Terusan Lama (=Musi). Garis daratan di hadapan Bangka terdapat tiga buah terusan. Terusan yang di tengah (Terusan Lama) adalah jalan yang benar. Di situ ada sebuah pulau kecil” (Wolters tt).





Muara Sungai Menduk

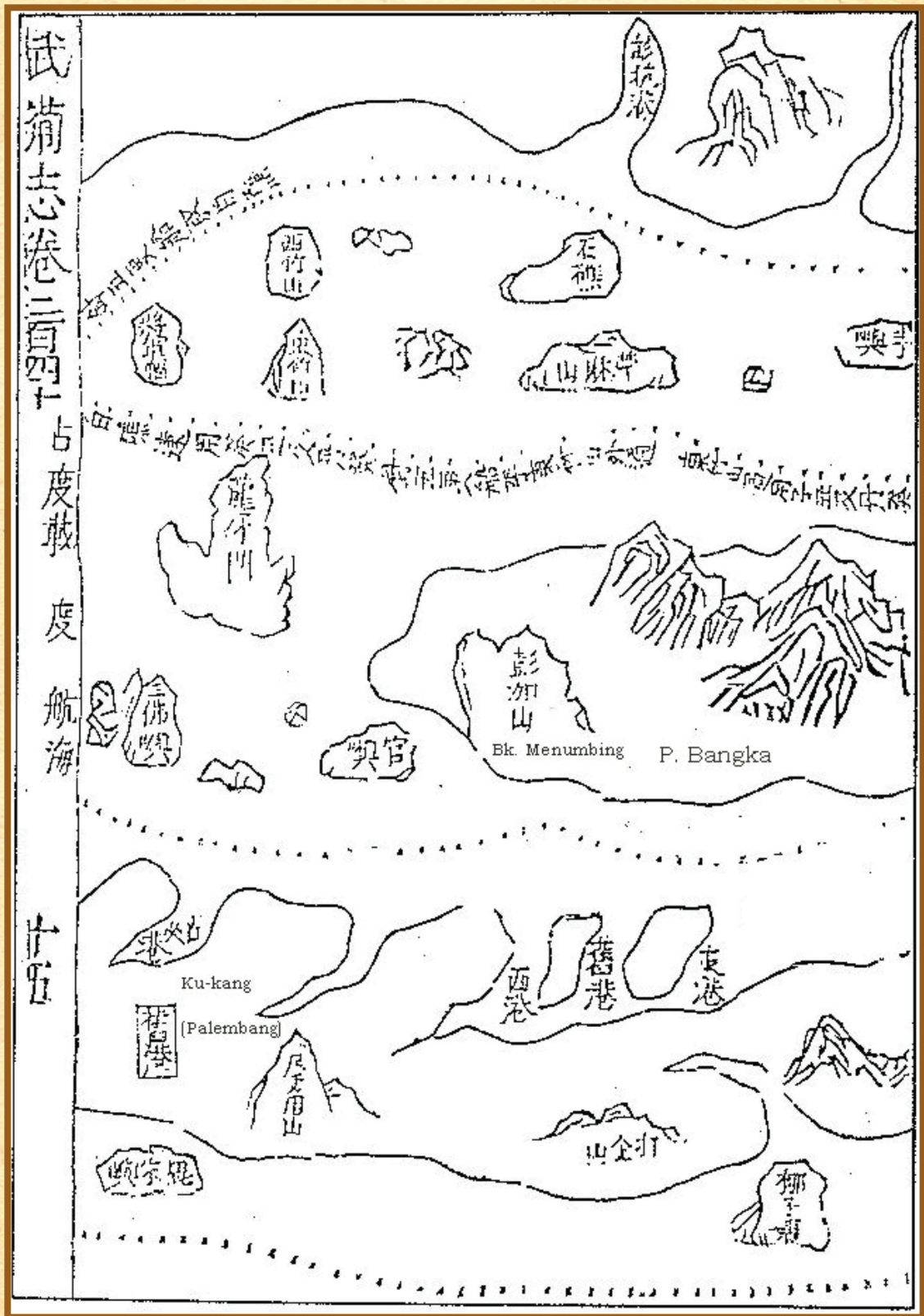
Selanjutnya menurut *Ying-yai Shih-t'ang-lan* (=Laporan Umum dari Pantai-pantai Lautan) yang ditulis pada tahun 1416 Masehi oleh Ma-huan, disebutkan:

"...kapal-kapal yang datang dari manapun memasuki Selat Peng-chia (=Selat Bangka) yang berair tawar. Jalan menuju ibukota makin sempit" (Groeneveldt 1960, 73).

Peta Mao K'un yang dibuat oleh Ma-huan menggambarkan Pulau Bangka dan sungai-sungai yang bermuara di Selat Bangka (dok. Mills 1970)

Ketika pelaut-pelaut yang datang dari arah timurlaut (Selat Melaka dan Laut Cina Selatan) sudah mendekati perairan Bangka, mereka mulai melihat petunjuk apa saja yang dapat dijadikan pedoman. Hanya ada tiga petunjuk yang melukiskan Pulau Bangka, yaitu Bukit Menumbing dan Tanjung (daratan yang sangat penting karena tampak dalam perjalanan dari Selat Melaka menuju ke arah selatan); Pulau Nangka (yang harus kelihatan sebelum mengitari Tanjung Selokan dan mengubah arah lebih jauh ke selatan); dan Tanjung Berani (berhadapan dengan Tanjung Tapah di Sumatera, perairan di Selat Bangka yang paling sempit). Karena merupakan karang yang tidak pernah berubah posisi sejak sebelum masa sejarah, ketiga tempat itu dipergunakan oleh para nakhoda sebagai noktah yang tetap untuk memperkirakan kedudukan kapal, dan dipergunakan untuk memperkirakan pantai laut Sumatera (Manguin 1984, 18).





Peta Mao Kun menggambarkan Pulau Bangka dan Muara Sungai Musi.

Roteiros atau Buku Panduan Laut Portugis, menyebutkan:

“Berlayar dari barat laut ke tenggara, setelah melihat Monopim (= Menumbing) di Bangka, kapal-kapal mendekati Sumatera sampai garis hijau rendah hutan-bakau kelihatan. Di sebelah barat Monopim pelayaran harus mengitari sebuah tanjung berkarang yang menjorok ke laut” (Manguin 1984).

Gambaran yang diberitakan oleh orang-orang asing yang pernah berkunjung ke Bangka dan Palembang (Śrīwijaya) masih dapat disaksikan. Apabila berlayar keluar dari mulut Musi, di Selat Bangka akan nampak samar-samar pada arah timurlaut sebuah bukit yang menonjol. Bukit itulah yang disebut Menumbing.

9.2 Eksploitasi Bangka

Pulau Bangka, Belitung, dan pulau-pulau lainnya kandungan buminya kaya akan endapan timah. Demikian juga dasar laut yang memisahkan pulau-pulainya juga terdapat kandungan timah. “Ada gula, ada semut”, itulah peribahasa yang berlaku umum. Di Bangka dan di kota-kota lain di Semenanjung Tanah Melayu, sebut saja Taiping (=Kota kedamaian luhur), maka peribahasa yang berlaku “Ada timah, ada Cina”. Mengambil contoh dari Taiping, penambangan timah secara besar-besaran mula pertama kalinya dilakukan oleh para penambang bangsa Cina. Bahkan kota Taiping dibangun dari hasil timah oleh orang-orang Cina.

Kota Taiping lahir sekitar pertengahan abad ke-18 setelah perang antara perserikatan pekerja tambang dari Distrik Larut, negara bagian Perak. Larut untuk pertama kalinya diperkenalkan oleh seorang pengembara muda asal Aceh yang bernama Long Ja’afar. Ia membawa kelompok penambang Cina dari Pulau Penang untuk dipekerjakan di tambang timahnya di Kelian Pauh. Para penambang ini adalah Cina Hakka anggota dari puak Hai San, sebuah perserikatan gelap di Penang yang dipimpin oleh Chung Keng Kooi. Sementara itu di Kelian Bharu menetap puak Fui Chiu yang jumlahnya lebih kecil. Kedua puak ini secara turun temurun selalu bertikai. Setelah mereka berperang dan masuknya campurtangan Inggris, maka pada tahun 1874 diresmikanlah nama Taiping sebagai sebuah kota (Khoo 1994).

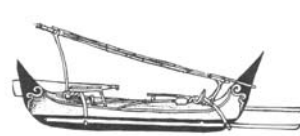
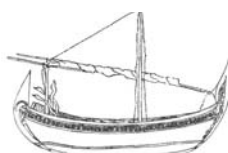
Entah sejak kapan timah ditemukan di Bangka, dan bagaimana cara menemukannya? Hingga saat ini belum ada secarikpun data tertulis yang sampai kepada kita



kapannya ditemukannya timah di Bangka. Penambangan timah di Bangka dan Belitung mungkin sudah lama dikenal. Data sejarah yang bersumber dari Berita Cina abad ke-7 Masehi menginformasikan bahwa komoditi perdagangan dari *Shih-li-fo-shih* (Śrīwijaya) antara lain adalah timah. Pada abad-abad tersebut Bangka dan Belitung termasuk dalam wilayah kekuasaan Śrīwijaya. Namun pada masa itu penambangan timah belum dilakukan secara besar-besaran. Karena itulah timah belum merupakan barang komoditi penting yang dijual dipasaran. Penambangan timah secara besar-besaran baru dilakukan mulai abad ke-18, yaitu pada masa Kesultanan Palembang-Darussalam. Setelah Kesultanan Palembang-Darussalam jatuh ke tangan Belanda pada tahun 1821, penambangan timah dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda.

Indikator pemakaian logam dasar yang bernama timah sudah lama diketahui dengan bukti berupa artefak logam seperti arca, cermin, mangkuk yang dibuat dari perunggu. Perunggu (*CuSn*) merupakan logam campuran (*alloy*) yang terdiri dari tembaga (*Cu*) dan timah (*Sn*), serta logam lain yang kandungannya kecil seperti seng (*Zn*) dan timah hitam (*Pb*). Kerajaan-kerajaan tua di Nusantara seperti Śrīwijaya, Mataram,

*Penambangan timah di Belinyu,
1920*



dan Mālayu (abad ke-7-9 Masehi) banyak menggunakan perunggu sebagai bahan untuk membuat arca, prasasti, dan alat-alat keperluan upacara dan rumah tangga. Dengan demikian, sebelum orang mengenal perunggu tentunya sudah terlebih dahulu mengenal timah dan tembaga sebagai logam dasar.

Kekayaan timah yang sangat besar di dunia terletak pada jalur utara-selatan, mulai dari pegunungan di Myanmar (Birma) bagian timur ke Semenanjung Tanah Melayu hingga ke Pulau Bangka dan Belitung. Banyaknya kandungan timah di bumi Bangka dan Belitung baru diketahui setelah tahun 1709, tetapi di bagian tengah Semenanjung Tanah Melayu sudah diketahui sejak abad ke-10 Masehi (Reid 1992, 132). Sumber lain menyebutkan bahwa timah di Bangka ditemukan secara tidak sengaja pada tahun 1710, yaitu ketika sebuah rumah yang terbakar pada bagian lantai tanahnya terdapat lelehan yang berwarna putih keperakan (Marsden 1966, 172). Kemudian pada tahun 1754, setelah pengusiran orang Cina tahun 1740, otoritas Cina mengumumkan untuk pertama kali bahwa setiap orang Cina dengan alasan sah berhak kembali pulang dan dilindungi hak-haknya. Dampak dari pengenduran aturan semacam itu segera tampak dengan mengalirnya saudagar, penambang, pengusaha perkebunan, dan petualang ke segala penjuru Asia. Di Vietnam bagian utara, Kalimantan bagian barat, Phuket, Kelantan, dan Bangka terbentuk koloni-koloni pertambangan Cina (Reid 2004, 321).

Bangka merupakan pusat industri paling awal dan hasilnya berupa timah adalah milik Kesultanan Palembang-Darussalam. Pada tahun 1722 Belanda membeli timah ini untuk dikirim ke Eropa. Pada masa pemerintahan Sultan Muhammad Bahauddin (1774-1804), Bangka merupakan pemasok timah terbesar di Asia. Teknologi penambangan timah yang dibawa oleh orang-orang Cina perantauan, membuat produksi timah bertambah tinggi. Penjualan kepada Belanda rata-rata 20.000 pikul/tahun (1 pikul = 62,5 Kg.). Sejalan dengan majunya teknologi penambangan dan bertambahnya permintaan pasar, bertambah banyak pula produksi timah dari Bangka. Beberapa kota yang “dibangun” oleh koloni penambang timah, misalnya Muntok (di bagian barat laut Bangka), Sungailiat (di bagian tengah/timurlaut Bangka), dan Toboali (di tenggara Bangka). Kota-kota ini dapat dikatakan merupakan kota tua yang dibangun oleh penambang-penambang Cina. Karena demikian pentingnya hasil timah dan menduduki tempat kedua setelah lada, timah merupakan salah satu penghasilan kesultanan. Demikian berharganya hasil tambang ini, banyak penyelundupan timah dilakukan dengan menggunakan perahu-perahu kecil menuju luar wilayah kesultanan dan luar kekuasaan Belanda.



9.3 Hunian dan Pelabuhan Sungai

Entah sejak kapan Pulau Bangka mulai dihuni manusia. Hingga saat ini, satu-satunya tempat di Bangka yang mempunyai bukti tertulis tertua bahwa di Bangka telah ada hunian adalah Prasasti Kota Kapur. Prasasti yang ditemukan di Desa Penagan, Kecamatan Mendo Barat, Kabupaten Bangka bertanggal 28 April 686 Masehi.

Secara geografis Kota Kapur merupakan dataran yang berhadapan langsung dengan Selat Bangka di mana pada selat ini bermuara juga sungai-sungai Upang, Sungsang, dan Saleh dari daratan Sumatera. Di sekelilingnya, di sebelah barat, utara, dan timur masih tertutup hutan mangrove rawa pantai. Di sebelah selatan tanahnya agak berbukit-bukit dengan tanaman karet dan lada. Bagian yang tertinggi disebut Bukit Besar dengan ketinggian sekitar +125 meter d.p.l. Di sebelah utara, membentang dari timurlaut menuju barat mengalir Sungai Menduk yang bermuara di Selat Bangka setelah sebelumnya membelah daerah rawa-rawa.

Dataran Kota Kapur yang luasnya sekitar 20 Ha. seolah-olah merupakan semenanjung dengan tanah gentingnya di sebelah selatan (lihat Peta Situasi Kota Kapur). Dataran ini

Prasasti Kota Kapur



mempunyai ketinggian sekitar +16 meter d.p.l. dengan beberapa tempat yang tingginya +23 Meter, +24 Meter, +28 Meter, dan +32 meter. Di sebelah utara dataran Kota Kapur, terbentang daerah rawa hingga mencapai Sungai Menduk yang membujur dari arah barat ke timur dengan muaranya di Selat Bangka.

Di Desa Kota Kapur, Sungai Menduk yang bersambung dengan Sungai Rukam di sebelah timur merupakan sungai induk yang mengalir di daerah ini. Pada aliran sungai Menduk terdapat muara dari sungai-sungai kecil di antaranya Air Kupang dan Air Gentong. Air Gentong sendiri merupakan tempat pertemuan dari beberapa anak sungai seperti Air Pancor, Air Kapur dan Air Rumbia sebelum bermuara ke Sungai Menduk. Pada masa kini keadaan fisik Sungai Menduk dan sungai-sungai kecil tersebut sudah mengalami banyak perubahan. Perubahan yang terjadi disebabkan oleh alam berupa pendangkalan, penyempitan dan pergeseran aliran sungai akibat laju pengendapan sedimen yang cukup tinggi. Tingginya laju pengendapan sedimen ini disamping



disebabkan oleh arus sungai yang tidak kuat dan daerah yang dilaluinya relatif datar (elevasi rendah), juga dikarenakan oleh adanya vegetasi mangrove atau bakau yang tumbuh dan berkembang baik di sepanjang pinggiran aliran sungai maupun di muara Sungai Menduk yang dapat menahan laju aliran sedimen ke laut.

Sungai-sungai kecil yang bermuara di Sungai Menduk sekarang mempunyai ukuran lebar hanya sekitar 1-2 meter dengan ketebalan lumpur yang cukup tinggi. Dulunya sungai-sungai ini ukurannya cukup lebar dan dalam sehingga dapat dilayari oleh perahu-perahu kecil yang mengangkut hasil bumi, hasil tambang, dan hasil hutan penduduk desa Kota Kapur ke luar wilayah. Melihat luasnya daerah rawa dengan tumbuhan mangrove di sebelah utara “dataran” Kota Kapur menuju tepian sungai Menduk, diduga dulunya sungai Menduk mempunyai ukuran yang cukup lebar. Sekurang-kurangnya hingga daerah kaki sisi utara dataran Kota Kapur.

Tinggalan budaya masa lampau yang terdapat di daerah semenanjung atau dataran Kota Kapur mengelompok di sisi sebelah barat pada bidang tanah yang tingginya sekitar +20 Meter. Tinggalan budaya tersebut bertambah lagi dengan ditemukannya sisa batang -batang kayu yang dipasang vertikal (ditancapkan) dan horizontal (diikatkan pada batang vertikal) dari penelitian tahun 2013. Di bagian bawah batang kayu, pada dasar yang berlumpur ditemukan pecahan-pecahan tembikar. Tinggalan budaya ini ditemukan di sisi utara dataran Kota Kapur pada di tepi Air Pancur. Air Pancur pada saat ini sudah mengalami pendangkalan dengan ukuran lebar sekitar 2 meter.

Prasasti Kota Kapur adalah salah satu dari lima buah batu prasasti kutukan yang dibuat oleh Dapunta Hyang, seorang penguasa dari Kadatuan Śrīwijaya. Prasasti ini dipahatkan pada sebuah batu yang berbentuk tugu bersegi-segi dengan ukuran tinggi 177 cm, lebar 32 cm pada bagian dasar, dan 19 cm pada bagian puncak. Batu kutukan ini ditulis dalam aksara Pallawa dan berbahasa Melayu Kuno.

Prasasti Kota Kapur adalah prasasti Śrīwijaya yang pertama kali ditemukan, jauh sebelum Prasasti Kedukan Bukit ditemukan pada 29 November 1920, dan beberapa hari sebelumnya telah ditemukan Prasasti Talang Tuo pada 17 November 1920. Orang yang pertama kali membaca prasasti ini adalah H. Kern, seorang ahli epigrafi bangsa Belanda yang bekerja pada *Bataviaasch Genootschap* di Batavia. Pada mulanya ia menganggap “Śrīwijaya” itu adalah nama seorang raja (Kern 1913, 214). Kemudian



atas jasa Coedès, mulailah diketahui bahwa di Sumatera pada abad ke-7 Masehi ada sebuah kerajaan besar bernama Śrīwijaya (Coedès dan L. Ch. Damais 1989, 1-46). Sebuah kerajaan yang cukup kuat yang menguasai bagian barat Nusantara, Semenanjung Tanah Melayu, dan Thailand bagian selatan.

Sebagaimana telah diuraikan, nama Bangka disebut-sebut juga dalam berbagai catatan asing, seperti misalnya catatan Cina, Portugis, Belanda, Inggris, serta dokumen-dokumen Kesultanan Palembang-Darussalam dan Kesultanan Banten. Dari catatan-catatan sejarah itu, diperoleh suatu gambaran bahwa Pulau Bangka merupakan sebuah pulau yang cukup kaya dengan hasil bumi (lada) dan hasil tambang (timah). Kedua hasil ini merupakan komoditi penting pada masa Kesultanan Palembang-Darussalam.

Sebagai sebuah tempat yang memiliki sejarah yang cukup panjang, tentu banyak ditemukan tinggalan budayanya, baik yang berupa bangunan, maupun benda-benda hasil budaya. Di samping itu pengaruh budaya lain juga dapat berkembang di sini. Di Kota Kapur selain batu prasasti persumpahan ditemukan juga empat buah arca *Wisnu* dari batu, runtunan bangunan suci, dan benteng tanah.

Untuk menentukan pertanggalan arca dapat dilihat dari bentuk mahkotanya. Dari penggambaran bentuk mahkota tampak dipahat dalam gaya seperti arca-arca *Wisnu* dari Kamboja, yaitu pada masa seni pre-Angkor. Stutterheim berpendapat bahwa arca tersebut berasal dari abad ke-7 Masehi dengan alasan tempat ditemukannya sama dengan Prasasti Kota Kapur yang berangka tahun 686 Masehi (1937, 105-111). Berdasarkan bentuk mahkota dan tempat temuannya, maka arca *Wisnu* Kota Kapur dapat ditempatkan pada abad ke-6-7 Masehi.

Pertanggalan lain untuk Situs Kota Kapur, diperoleh dari percontoh arang hasil penelitian tahun 1994 oleh sebuah tim dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional/Balai Arkeologi Palembang bekerjasama dengan *Ecole Française d'Extrême Orient*. Percontoh arang yang ditemukan dari bagian bawah bangunan dan dari lapisan tanah di sekeliling situs kemudian

*Arca Wisnu, gaya Pre-Angkor
abad ke-6-7 M.*



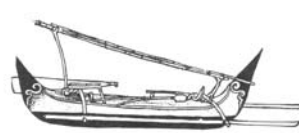
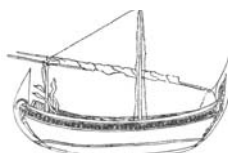
dianalisis di laboratorium. Hasil analisis laboratorium menunjukkan angka tahun 532 Masehi. Angka tahun tersebut sesuai dengan gaya seni arca yang ditemukan di antara runtuhannya. Analisis ikonoplastis dari arca Wisnu menunjukkan pertanggalan abad ke-5-6 Masehi (Dalsheimer dan Manguin tt, 14).

Selain arca *Wisnu*, ditemukan juga sebuah *lingga* yang bentuk puncak dan badannya bulat telur, dengan garis tengahnya berukuran sekitar 30 cm. Namun bagian bawah *lingga* sudah hilang (patah). Menurut McKinnon, bentuk *lingga* yang bulat telur ini diduga berasal dari sekitar abad ke-5-6 Masehi. Dugaannya itu didasarkan atas perbandingan dengan bentuk-bentuk *lingga* dari India.

Adanya *lingga* yang bentuknya bulat telur dan arca *Wisnu* dengan bentuk mahkota yang silindris menunjukkan kepada kita bahwa pada sekitar abad ke-5-6 Masehi di Kota Kapur telah ada sekelompok masyarakat yang menganut ajaran Hindu yang memuja Śiwa atau *lingga* dan yang memuja Wisnu.

Runtuhan bangunan suci Situs Kota Kapur berdenah bujursangkar dengan ukuran 4,5 x 4,5 meter dengan undak-undak terdapat di sisi utara (Dalsheimer dan Manguin tt, 14). Tinggi bangunan yang masih tersisa sekitar 0,50 meter. Jika melihat bentuk runtuhannya, diduga bangunan ini merupakan sebuah bangunan *mandapa*, yaitu sebuah bangunan suci yang tidak mempunyai dinding seperti halnya bangunan-bangunan candi yang ditemukan di Jawa Tengah. Atau, dapat juga bangunan ini berupa sebuah bangunan suci yang bagian atasnya dibuat dari bahan yang mudah rusak (kayu).

Pada jarak sekitar 50 meter ke arah barat laut dari bangunan pertama, terdapat runtuhannya bangunan lain yang ukurannya lebih kecil. Bangunan ini berdenah bujursangkar dengan ukuran 2,6 x 2,6 meter dan tinggi yang masih tersisa sekitar 0,20 meter. Sebagaimana halnya dengan bangunan pertama, bangunan ini juga dibuat dari bahan batu putih dan laterit. Di bagian tengahnya terdapat sebuah batu laterit warna merah yang bentuknya menyerupai sebuah bentuk *lingga*. Menuju arah dinding utara dari batu tersebut terdapat susunan batu putih dengan indikator bekas saluran air yang berakhir pada tepi dinding utara. Di bagian bawah saluran ini terdapat sejumlah batu bulat pada tanah yang berlainan warna. Soeroso menduga saluran ini difungsikan semacam *soma sutra* untuk mengalirkan air suci pada saat dilangsungkan upacara penyucian batu bulat tersebut.





*Runtuhan bangunan baru putih
Situs Kota Kapur.*

Mengenai pertanggalan bangunan suci, hal yang tidak dapat dikesampingkan adalah ditemukannya 60 buah mangkuk keramik pada lubang “sumuran” runtuh bangunan candi di kedalaman sekitar 2 meter dari permukaan lantai bangunan (Soeroso 1994, 21). Mangkuk-mangkuk keramik abad ke-12-13 Masehi tersebut diletakan di atas lima buah tumpukan “wajan”. Hal yang menjadi pertanyaan, mengapa mangkuk-mangkuk keramik yang lebih muda (abad ke-12-13 Masehi) itu ditemukan pada runtuh bangunan yang terdapat arca-arca dari masa yang lebih tua (abad ke-6-7 Masehi).

Bukti-bukti arkeologis yang telah dipaparkan tersebut merupakan petunjuk bahwa sekurang-kurangnya sejak abad ke-6-7 Masehi di salah satu tempat di Pulau Bangka tinggal sekelompok masyarakat yang telah mengenal pengaruh budaya India dengan indikatornya berupa arca-arca batu dan runtuh bangunan suci. Secara logika, tidak mungkin tiba-tiba ada pengaruh budaya asing yang masuk ke tempat tersebut tanpa ada daya tariknya.

Data arkeologis yang ditemukan di Situs Kota Kapur, dapat memberikan interpretasi bahwa pada sekitar abad ke-5-6 Masehi di Kota Kapur terdapat sebuah kompleks bangunan suci bagi masyarakat yang menganut ajaran Hindu aliran Waisnawa. Kompleks bangunan tersebut dikelilingi oleh benteng tanah yang panjangnya sekitar



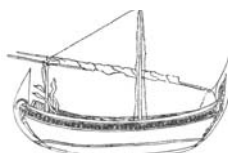
2,5 km dengan ukuran lebar dan tinggi sekitar 4 meter. Tampaknya di beberapa tempat di lingkungan benteng tanah tersebut terdapat hunian kelompok masyarakat pendukung bangunan suci tersebut.

Perbedaan pertanggalan antara prasasti (28 April 686) dan arca (abad ke-5-6 Masehi) dapat dijelaskan bahwa jauh sebelum ditaklukan oleh Śrīwijaya, Kota Kapur telah dihuni kelompok masyarakat yang menganut ajaran Hindu. Mungkin karena tempat tersebut dipandang strategis di tepi selat Bangka, maka Śrīwijaya menaklukannya terlebih dahulu sebelum menaklukan tempat lain sebagaimana tersirat pada kalimat: *“pemahatannya berlangsung ketika bala tentara Śrīwijaya baru berangkat untuk menyerang bhūmi jāwa yang tidak takluk kepada Śrīwijaya”*.

Hunian di Kota Kapur yang terdapat di dalam lingkungan benteng tanah ini tentunya telah berhubungan dengan dunia luar. Untuk itu tentunya diperlukan suatu jalan dan gerbang keluar dan masuk di Kota Kapur. Sungai Menduk merupakan jalan keluar masuknya sarana pengangkutan air dari dan ke Kota Kapur. Sementara itu gerbang masuknya berupa dermaga untuk menaikkan dan menurunkan barang dan penumpang. Penelitian arkeologi yang dilakukan tahun 2013 berhasil menemukan sisa bangunan dermaga yang dibuat dari batang-batang kayu nibung (*Oncosperma filamentosum*) dan kayu “pelangis”.

Lahan tempat berdirinya bangunan dermaga yang sudah ditampakkan mempunyai ukuran sekitar 50 meter persegi. Tiang-tiang kayu nibung yang ditancapkan pada lahan seluas 26 meter persegi seluruhnya berjumlah sekitar 35 batang membujur arah timurlaut – baratdaya, sedangkan yang ditancapkan pada lahan seluas 24 meter persegi berjumlah 24 batang (yang tampak pada permukaan) membujur arah baratlaut – tenggara. Di bagian atas kayu-kayu nibung ini diikatkan batang-batang kayu nibung dan kayu pelangis membujur arah baratlaut – tenggara. Seluruhnya berjumlah 5 batang yang diikatkan pada batang kayu yang membujur arah timurlaut – baratdaya (lihat gambar denah dan foto temuan Sektor Air Pancur).

Melihat lokasinya yang hanya berjarak beberapa meter dari lahan rawa, dan lahan rawa yang terbentuk karena pendangkalan Sungai Menduk, dapat diduga bahwa tinggalan budaya tersebut merupakan sisa bangunan dermaga dari Sungai Menduk. Atau dapat juga berasal dari dermaga Air Pancur yang sekarang sungai tersebut sudah menyempit selebar dan sedangkal sebatang parit.



Mengenai pertanggalan bilamana dermaga kayu ini dibangun belum dapat diketahui, karena belum dilakukan analisis *Karbon C-14*, dan tidak ada konteksnya dengan artefak lain yang sudah diketahui pertanggalan relative maupun absolutnya. Analisis ini dapat dilakukan melalui percontoh kayu yang terbakar yang diambil dari salah satu batang kayu komponen dermaga yang terbakar.

Mengenai indikator pemukiman yang berupa tembikar, pada penelitian arkeologi tahun 2013 ditemukan juga di Sektor IV di kaki sebelah barat laut dataran Kota Kapur dekat dengan daerah rawa. Dari lokasi ini banyak ditemukan pecahan tembikar. Ini menunjukkan bahwa pada masa lampau terdapat kelompok pemukiman yang menempati areal tersebut dekat dengan sungai kecil yang merupakan anak sungai Menduk. Hal ini untuk memudahkannya mengambil air untuk keperluan sehari-hari.

Sebelum pertengahan millennium pertama tarikh Masehi, agaknya masyarakat Kota Kapur telah mengadakan hubungan dengan masyarakat di India Selatan. Keberadaan tembikar Arikamedu yang ditemukan di bagian bawah tinggalan dermaga merupakan suatu bukti tentang hubungan tersebut. Namun dugaan ini masih terlalu dini karena jumlahnya tidak terlalu banyak. Boleh jadi keberadaan tembikar Arikamedu dibawa dari tempat lain yang telah mengadakan hubungan dengan India Selatan, misalnya dengan masyarakat di Situs Batujaya, Karawang (Jawa Barat).

Hubungan dengan tempat lain jauh dari Kota Kapur, dapat diketahui dari keberadaan arca Wisnu yang berlanggam pre-Angkor (abad ke-5-6 Masehi) sebagaimana tampak dari bentuk mahkotanya. Arca berlanggam pre-Angkor ini ditemukan di Kamboja sebagai tempat asal gaya seni ini. Kontak dengan Kamboja atau Angkor dibuktikan juga dengan ditemukannya tembikar tipe Oc-Eo meskipun jumlahnya tidak banyak. Jenis tembikar ini ditemukan juga di Situs Batujaya, Karawang (Jawa Barat).

Berdasarkan data sejarah dan data arkeologi yang sampai kepada kita, Pulau Bangka telah lama dihuni manusia. Data arkeologis menginformasikan kepada kita bahwa Kota Kapur telah dihuni sekurang-kurangnya sejak abad ke-5-6 Masehi. Diawali dengan penduduk lokal yang kemudian mendapat pengaruh budaya India. Pengaruh budaya ini tercermin pada ajaran yang dianut penduduknya, yaitu ajaran Hindu aliran Waisnawa.





Kayu-kayu sisa dermaga di Situs Kota Kapur

Dengan mengambil contoh Situs Kota Kapur, diketahui bahwa bentuk-bentuk permukiman pada kala itu berupa suatu perkampungan yang dikelilingi benteng tanah. Di dalam benteng tanah tersebut berlangsung segala aktivitas kehidupan sehari-hari penduduknya. Model perkampungan/permukiman di dalam benteng tanah sudah umum ditemukan di Sumatera, khususnya di Sumatera Selatan dan Lampung. Pada masa perang antara Kesultanan Palembang-Darussalam dan Kumpeni Belanda, benteng-benteng tanah yang terdapat di sepanjang Selat Bangka sangat berguna untuk menghambat lajunya kapal-kapal Belanda dalam memasuki perairan Selat Bangka dan perairan Musi.

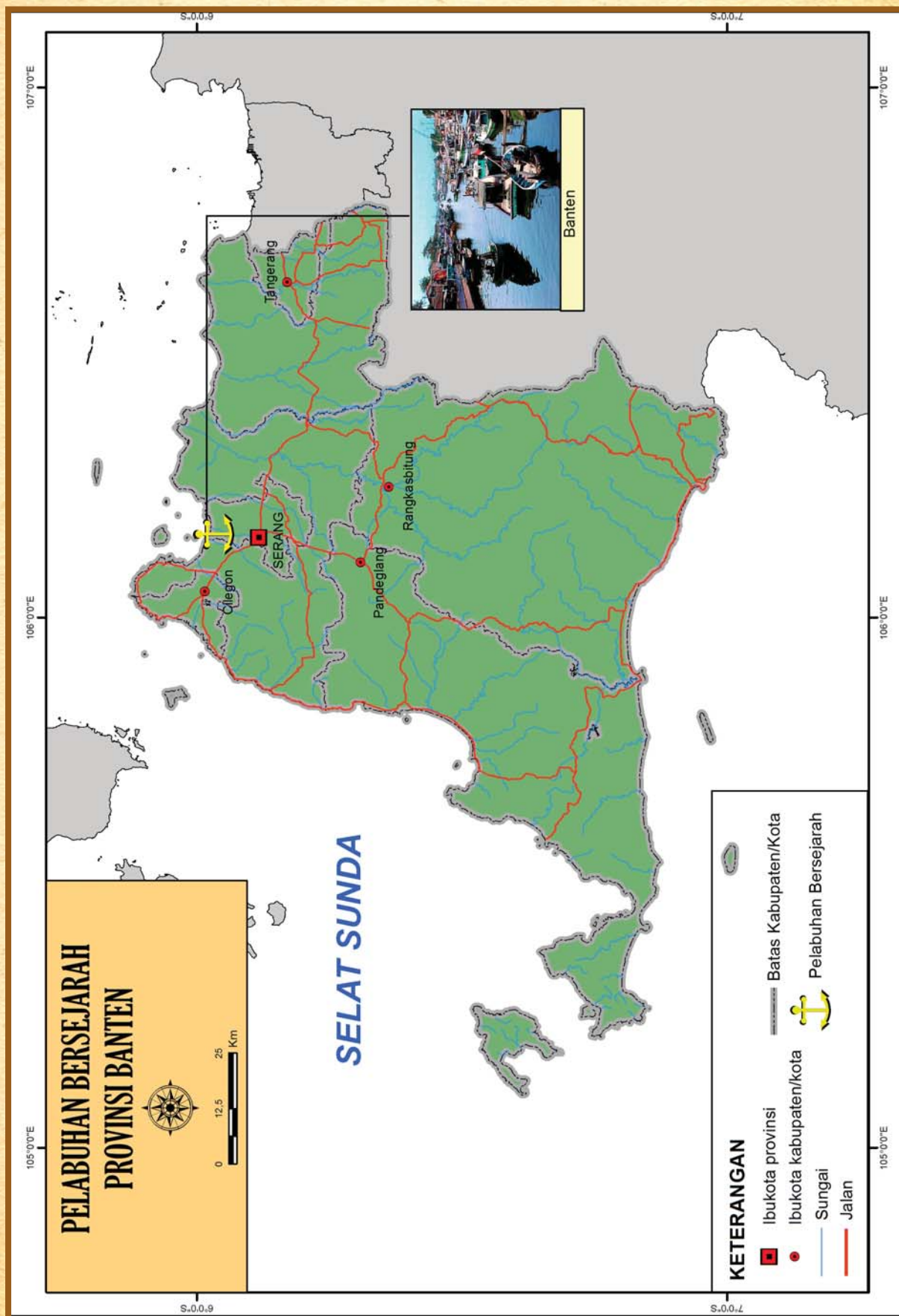
Di sebelah utara Situs Kota Kapur membentang daerah rawa yang ditumbuhi mangrove dan tumbuhan nipah (jenis palma) yang banyak tumbuh di tepian sungai Menduk. Dari pengamatan ini dapat diduga bahwa Sungai Menduk ketika Situs Kota Kapur masih berfungsi mempunyai ukuran yang lebar dan dalam. Pada saat ini sungai tersebut sudah menjadi sempit dan dangkal. Penyempitan dan pendangkalannya disebabkan karena elevasi sungai tidak terlalu jauh, tumbuhan yang terdapat di sebelah kiri kanan sungai, dan arus air yang tidak kuat (deras).

Di bagian tepi sungai Menduk, di sebelah utara Situs Kota Kapur terdapat dermaga yang dibuat dari kayu nibung dan pelangis. Sisa dermaga kayu ini menempati lahan seluas sekitar 50 meter persegi. Ketika masih berfungsi, diduga aktivitas perjalanan masyarakat Kota Kapur melalui dermaga ini. Perahu-perahu sebagai sarana transportasi datang dan pergi melalui pelabuhan/dermaga ini.



Pelabuhan Mentok dan mercusuar Tanjung Kelian.





BAB X

Banten: Dari Bandar Antarabangsa Menjadi Pelabuhan Nelayan

Banten merupakan provinsi yang berdiri berdasarkan Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2000 secara administratif, terbagi atas 4 Kabupaten dan 2 Kota yaitu : Kabupaten Serang, Kabupaten Pandeglang, Kabupaten Lebak, Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang dan Kota Cilegon, dengan luas 8.651,20 Km². Letak geografis Provinsi Banten pada batas Astronomi 105°1'11" - 106°7'12" BT dan 5°7'50" - 7°1'1" LS, dengan jumlah penduduk hingga tahun 2006 sebesar 9.308.944 Jiwa.

Letak di Ujung Barat Pulau Jawa memposisikan Banten sebagai pintu gerbang Pulau Jawa dan Sumatera dan berbatasan langsung dengan wilayah DKI Jakarta sebagai Ibu Kota Negara. Posisi geostrategis ini tentunya menyebabkan Banten sebagai penghubung utama jalur perdagangan Sumatera – Jawa bahkan sebagai bagian dari sirkulasi perdagangan Asia dan Internasional serta sebagai lokasi aglomerasi perekonomian dan permukiman yang potensial. Batas wilayah sebelah Utara berbatasan dengan Laut Jawa, sebelah Barat dengan Selat Sunda, serta di bagian Selatan berbatasan dengan Samudera Indonesia.

Topografi wilayah Provinsi Banten berkisar pada ketinggian 0 – 1.000 meter dpl. Secara umum kondisi topografi wilayah Provinsi Banten merupakan dataran rendah yang berkisar antara 0 – 200 meter dpl yang terletak di daerah Kota Cilegon, Kota

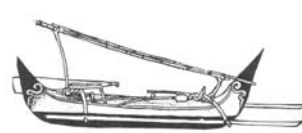
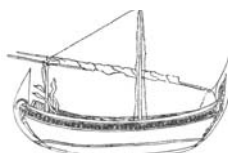


Tangerang, Kabupaten Pandeglang, dan sebagian besar Kabupaten Serang. Adapun daerah Lebak Tengah dan sebagian kecil Kabupaten Pandeglang memiliki ketinggian berkisar 201 – 2.000 meter dpl dan daerah Lebak Timur memiliki ketinggian 501 – 2.000 meter dpl yang terdapat di Puncak Gunung Sanggabuana dan Gunung Halimun.

Kondisi topografi suatu wilayah berkaitan dengan bentuk morfologi. Morfologi wilayah Banten secara umum terbagi menjadi tiga kelompok yaitu morfologi dataran, perbukitan landai-sedang (bergelombang rendah-sedang) dan perbukitan terjal. Morfologi Dataran Rendah umumnya terdapat di daerah bagian utara dan sebagian selatan. Wilayah dataran merupakan wilayah yang mempunyai ketinggian kurang dari 50 meter dpl (di atas permukaan laut) sampai wilayah pantai yang mempunyai ketinggian 0 – 1 meter dpl. Morfologi Perbukitan Bergelombang Rendah - Sedang sebagian besar menempati daerah bagian tengah wilayah kajian. Wilayah perbukitan terletak pada wilayah yang mempunyai ketinggian minimum 50 meter dpl. Di bagian utara Kota Cilegon terdapat wilayah puncak Gunung Gede yang memiliki ketinggian maksimum 553 meter dpl, sedangkan perbukitan di Kabupaten Serang terdapat wilayah selatan Kecamatan Mancak dan Waringin Kurung dan di Kabupaten Pandeglang wilayah perbukitan berada di selatan.

Nama Banten pertama kali muncul dalam laporan perjalanan Tomé Pires (1513) sebagai salah satu bandar Kerajaan Sunda yang cukup ramai. Dikatakan bahwa Banten merupakan sebuah kota niaga yang baik, terletak di tepi sebatang sungai. Kota itu dikepalai oleh seorang syahbandar, dan wilayah niaganya menjangkau Sumatera, terutama Lampung. Banten merupakan sebuah bandar yang besar, dan melalui bandar itu diperdagangkan beras, lada, dan bahan makanan lain.

Kesaksian Tomé Pires itu dapat dijadikan petunjuk bahwa bandar Banten sudah berperan sebelum berdiri Kesultanan Banten (1526). Jika berita-berita mengenai Kerajaan Sunda dikaji ulang, dapat dipastikan bahwa kerajaan itu berdiri sekurang-kurangnya pada pertengahan abad kesepuluh. Prasasti Juru Pengambat atau Prasasti Kebon Kopi II (952 Masehi) yang berbahasa Melayu, menyebutkan antara lain “... *ba (r) pulihkan haji Sunda ...*” (“memulihkan (kekuasaan) raja Sunda.” Bahkan, *Carita Parahyangan* memberikan kemungkinan bahwa kerajaan itu sudah berdiri menjelang akhir abad ketujuh dengan menyebutkan bahwa Sañjaya (yang dikenal juga dalam Prasasti Canggal, 732 Masehi) adalah menantu Mahārāja Tarusbawa, Raja Sunda.



Masih menurut Tomé Pires, ketika itu di Cimanuk, bandar Kerajaan Sunda yang paling timur, sudah banyak berdiam orang yang beragama Islam. Tidak tertutup kemungkinan bahwa mereka itulah yang oleh *Carita Parahyangan* dianggap sebagai orang-orang yang merasa hidupnya tidak tenteram karena melanggar ajaran *Sanghyang Siksa*. Namun yang jelas, sebegitu jauh dapat diperkirakan bahwa pada awal abad ke-16 itu pengaruh Islam belum sampai ke pusat Kerajaan Sunda, sebagaimana antara lain diberitakan *Carita Parahyangan*, “...*mana mo k kedatangan ku musuh ganal, musu(h) alit ...*” yang artiya “karena tidak terdatangi oleh musuh kasar (dan) musuh halus”. Musuh kasar adalah balatentara, sedangkan musuh halus adalah tersebarnya kepercayaan atau agama baru yang sama-sama dapat menyebabkan terjadinya perubahan.

Gambaran yang sama juga diperoleh dari sumber Portugis. Seperti yang dicatat Barros mengenai kedatangan Henrique Leme pada tahun 1522 ketika menghadap raja Sunda untuk membuat perjanjian, dan peristiwa penguasaan Falatehan atas Banten Girang. Demikian pula catatan Couto mengenai kedatangan Francisco de Sa ke Sunda pada tahun 1527 untuk membangun benteng seperti yang dijanjikan raja Sunda sebelumnya. Kedua peristiwa ini ditafsirkan berlangsung di daerah pesisir Banten (Pelabuhan Sunda) dan Banten Girang (Bintam atau Bata) (Guillot 1990, 11-12; 1992).

Dalam pada itu, berbagai sumber naskah dan tradisi lisan masyarakat Banten menyebutkan, setelah berhasil mengalahkan Banten (Girang), sebelum menjadi raja, Maulana Hasanuddin memindahkan pusat pemerintahan ke daerah Banten (Lama) yang terletak di tepi laut. Pemindahan pusat kekuasaan itu, di satu pihak disebabkan oleh hasrat untuk lebih “terbuka”, di pihak lain disebabkan oleh pola pikir budaya Jawa yang menyatakan bahwa pusat pemerintahan yang kalah tidak boleh digunakan lagi sebagai ibukota karena telah tercemar.





Sketsa Keadaan Pelabuhan Banten pada abad ke-17. Tampak di laut kapal-kapal VOC Belanda sedang berlabuh, dan tiga buah junk Jawa yang ukurannya lebih kecil.

10.1 Kesultanan Banten

Pada awal abad ke-16 Masehi di pesisir utara teluk Banten telah tumbuh kantong-kantong pemukiman orang muslim. Saat itu Banten telah menjadi salah satu bandar penting kerajaan Sunda-Pakwan yang ibukota kerajaannya terletak di dekat kota Bogor. Selain Banten beberapa bandar penting kerajaan Sunda di awal abad ke-16, sebagaimana disebut oleh Tomé Pires (1513) adalah: Pondam (Pontang), Tamgaram (Tangerang), Cheguide (Cigede), Calapa (Kalapa) dan sebagainya. Sebenarnya sejak akhir abad ke-15 atau menjelang abad ke-16 beberapa bandar yang terletak di utara Jawa seperti Gresik, Demak dan Banten menjadi salah satu jalur dan pusat sosialisasi Islam di Jawa yang dilakukan oleh para wali. Penguasaan bandar-bandar ini merupakan upaya menuntaskan Islamisasi pantai utara Pulau Jawa. Khusus tentang Islamisasi Banten, menurut tradisi, seperti disebutkan dalam berbagai babad, diceriterakan bahwa Fatahillah (Syarif Hidayatullah, Sunan Gunung Jati) bersama 98 orang muridnya dari Cirebon berusaha mengislamkan Banten Ilir dan berhasil. Pelabuhan Kerajaan Sunda-Pakwan di Banten juga berhasil diislamkan lebih dahulu.

Segera setelah diislamkan, untuk memperkuat kedudukan Banten, pelabuhan-pelabuhan lain yang ada di pantai utara Jawa bagian barat juga diislamkan. Jayakarta yang ketika masih menjadi pelabuhan Kerajaan Sunda-Pakwan bernama Sunda Kalapa berhasil ditaklukan dan diislamkan pada tahun 1527.

Banten selama 23 tahun (1527-1550) berada di bawah kekuasaan Falatehan mengalami kemajuga dalam perdagangan lada. Pelabuhan Banten menjadi ramai dikunjungi para saudagar dari Portugis. Tahun 1546 Fernando Mendez Pinto datang berlabuh di Banten untuk membeli lada. Agaknya pasokan lada ke Banten tersendat, akibatnya juga pemuatan lada ke kapalnya juga tersendat hingga memakan waktu sampai dua bulan (Slametmulyana 1980, 55). Pada masa pemerintahannya Banten banyak dikunjungi kapal dari Portugis dan Cina. Bandar niaga Banten menjadi titik temu jalur lalulintas perdagangan dari Eropa di sebelah barat dan Cina di sebelah timur.

Jauh sebelum pemerintahan Falatehan, Banten telah dikunjungi dan “dipromosikan” oleh inspektur perpajakan Portugis bernama Tomé Pires yang pada

Penyerbuan VOC 5-7 September 1596 dari laut ke kota Banten. Tampak beberapa junk Jawa di antara tembakan meriam VOC (gambar atas). Kedatangan saudagar Belanda disambut penduduk lokal Banten (gambar kiri).





*Peta Situasi Banten Lama yang
dibuat oleh Serrurier tahun 1902*

tahun 1513 ikut dalam rombongan empat kapal dagang Portugis yang dipimpin oleh de Alvim. Rombongan itu datang dari Melaka khusus datang ke Jawa untuk membeli lada. Dalam laporannya Tomè Pires menggambarkan: “Pelabuhan Bantam banyak berdatangan perahu junk. Di tepi sungai ada kota besar ... kota ini mengadakan hubungan dagang dengan saudagar-saudagar dari Maladewa dan pantai barat Sumatera. Dapat dikatakan bahwa pelabuhan ini paling ramai. Disitu banyak beras, bahan makanan dan lada (Slametmulyana 1980, 41)

Sejak abad ke-16 Banten di pesisir utara Jawa bagian barat telah tumbuh menjadi bandar internasional yang ramai dikunjungi saudagar dari berbagai bangsa, seperti dari Jepang, Cina, India, Arab, Turki, Belanda, Inggris, Spanyol, dan Portugis. Untuk memperlancar keluar masuknya barang yang diangkut oleh kapal-kapal niaga, pemerintah kesultanan membangun sarana dan prasarana pendukung seperti dermaga, gudang, pasar, dan penginapan untuk para saudagar. Disamping itu, Banten sendiri juga menyiapkan kapal-kapal niaga yang dapat mengangkut komoditi perdagangan ke luar wilayah.

Secara fisik, kebesaran pelayaran Kesultanan Banten tercermin pada pelabuhan yang dibangunnya dan kapal-kapal niaga maupun armada perangnya. Sebuah gambar kuno yang melukiskan keadaan kota Banten dengan kanal-kanal yang mengalir ke Teluk Banten dan pintu masuk utama ke pusat kota yang berupa Sungai Cibanten. Pemerintah kesultanan juga membangun galangan tempat memperbaiki kapal yang rusak, tembok penahan gelombang, tempat menambatkan kapal, dan kapal-kapal kecil untuk mengangkut barang dari kapal besar ke pusat kota melalui Cibanten. Keletakan kota Banten dan pelabuhannya di tengah sebuah teluk yang dalam dan terlindung dari ombak besar.



SCHARMUTSEL DER STAT BANTAM MIT DEN HOLLENDERN.



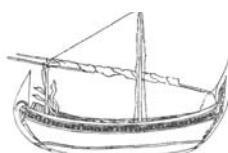
Pihak kesultanan mengeluarkan suatu kebijakan yang berkenaan dengan pembangunan gudang-gudang penyimpanan oleh saudagar asing. Dalam sebuah dokumen disebutkan bahwa saudagar dari Belanda, Cina, Arab, dan Inggris mempunyai gudang di lingkungan kota Banten untuk menyimpan barang dagangannya. Sebuah penelitian arkeologi yang dilakukan tahun 1978 di Situs Pabean, Banten berhasil menemukan tumpukan barang-barang keramik dari masa dinasti Qing yang masih tersusun rapih yang diduga berasal dari sebuah gudang penyimpanan.

10.2 Pelabuhan Karangantu

Berdasarkan interpretasi dari foto udara yang didukung dengan sumber-sumber tertulis, pada masa Kesultanan Banten di sepanjang pantai Banten terdapat tiga lokasi pelabuhan, yaitu di muara sungai Cibanten (sisi barat kota Banten), di sekitar benteng Speelwijk dan pemukiman orang-orang asing (sisi tengah kota), dan di Karangantu (sisi timur kota).

Pada masa Kesultanan Banten, pelabuhan utama sebagai pelabuhan dagang dan berkelas nasional dan internasional adalah pelabuhan Karangantu yang lokasinya

*Situasi pelabuhan nelayan di
Karangantu pada masa kini.
Keadaan pelabuhan dipenuhi
oleh kapal-kapal nelayan Banten.*



di sisi timur/timurlaut kota Banten. Orang asing yang pernah berkunjung dan mencatat keberadaan Karangantu adalah Tomè Pires tahun 1513. Dalam catatannya ia menyatakan bahwa pelabuhan ini kurang penting karena pada saat itu Pelabuhan Sunda Kalapa masih merupakan pelabuhan yang utama. Sejak abad ke-16 barulah pelabuhan Karangantu menjadi bandar internasional di kawasan nusantara sebelah barat, terutama setelah kejatuhan Melaka pada tahun 1511 ke tangan Portugis.

Armada kumpeni di bawah komando Cornelis de Houtman berlabuh di Banten tahun 1598. Dalam kunjungannya ke Banten ia membuat peta dan menggambarkan keadaan kota Banten. Digambarkannya bahwa Kota Banten dikelilingi tembok kota dan pasar Karangantu dikelilingi pagar kayu dan bambu. Pada masa itu, kota Banten diperluas ke arah timur ke Karangantu. Sementara itu berdasarkan peta yang dibuat oleh Valentijn pada tahun 1725, situasi di sekitar pasar Karangantu sudah dipenuhi oleh pemukiman penduduk.

Pada sekitar abad ke-17-19, Serrurier membuat peta situasi kota Banten dimana pada peta itu digambarkan Karangantu bukan lagi sebagai pasar. Karangantu digambarkan sebagai sebuah pelabuhan yang dikelilingi oleh tambak-tambak ikan. Pada awalnya pelabuhan Karangantu berfungsi sebagai pelabuhan lokal, kemudian peranannya berkembang menjadi pelabuhan nasional dan internasional. Di Karangantu terdapat pemukiman nelayan, dok kapal, dan tempat pembuatan garam. Kapal-kapal asing yang hendak merapat ke pelabuhan harus mendapat izin dari Syahbandar.

Pada saat sekarang ini pelabuhan Karangantu bukan lagi sebagai pelabuhan internasional, meskipun fungsinya masih tetap sebagai pelabuhan. Pelabuhan dan pasar Karangantu sekarang sudah menjadi pelabuhan nelayan yang banyak disinggahi kapal-kapal nelayan dalam berbagai ukuran. Keadaan seperti ini mungkin disebabkan karena pendangkalan Teluk Banten sebagai akibat dari pengendapan material dari pedalaman yang dibawa oleh Sungai Cibanten.



PELABUHAN BERSEJARAH PROVINSI DKI JAKARTA



0 2,5 5 Km

TELUK JAKARTA



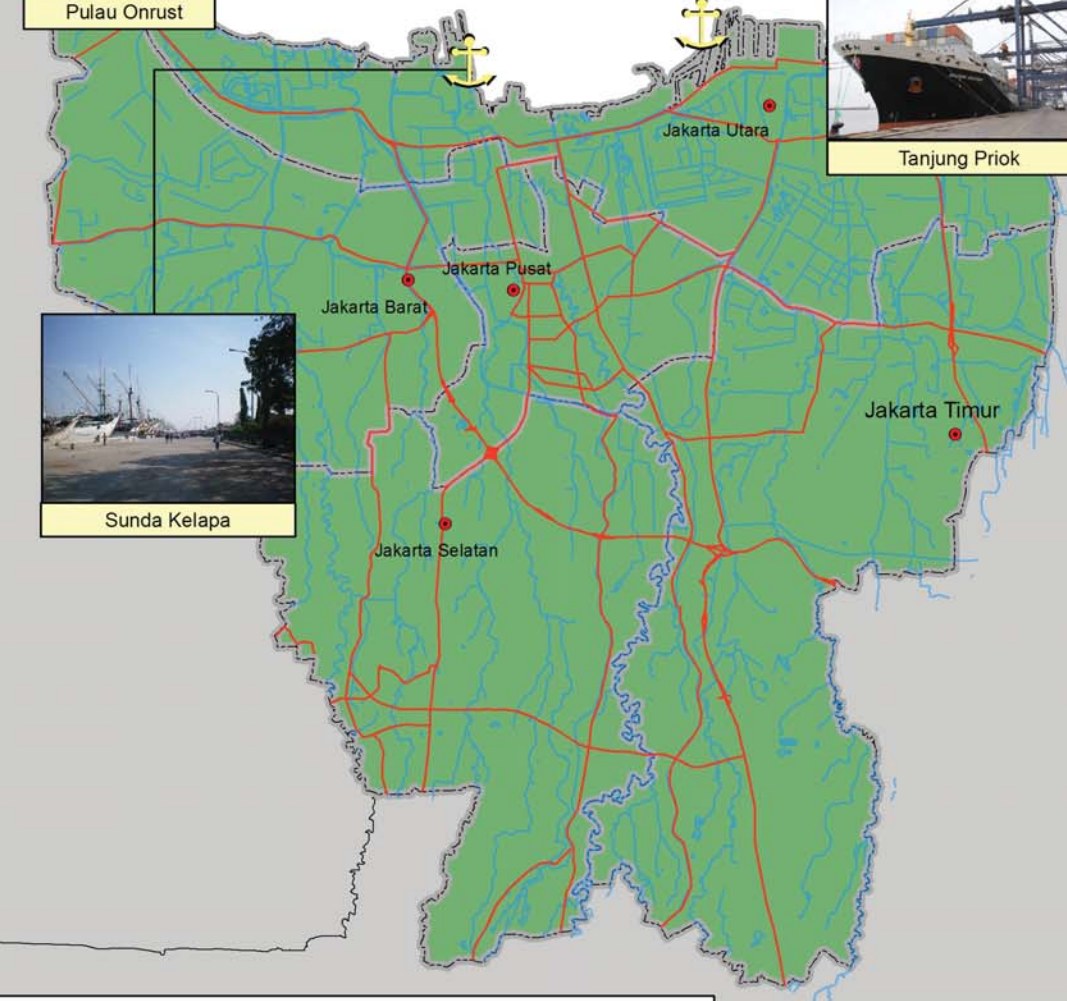
Pulau Onrust



Tanjung Priok



Sunda Kelapa



KETERANGAN



Ibukota provinsi



Ibukota kabupaten/kota

— Sungai

— Jalan



Batas Kabupaten/Kota



Pelabuhan Bersejarah

BAB XI

Sunda Kalapa: Bandar Multi-Etnis Menjadi Kota Multi-Kultur

Jakarta merupakan satu-satunya kota di Indonesia yang memiliki status setingkat provinsi, terdiri dari Kota Jakarta Pusat, Kota Jakarta Utara, Kota Jakarta Timur, Kota Jakarta Selatan, Kota Jakarta Barat, Kabupaten Kepulauan Seribu. Letaknya di selatan sebuah teluk di bagian barat pulau Jawa. Pada masa lampau pernah dikenal sebagai bandar yang bernama Sunda Kalapa (sebelum tahun 1527), Jayakarta (1527-1619), Batavia atau Jacatra (1619-1942), dan hingga kini bernama Jakarta.

Jakarta memiliki luas sekitar 661,52 km² (laut: 6.977,5 km²), dengan penduduk berjumlah 9.588.198 jiwa (2010). Wilayah metropolitan Jakarta yang berpenduduk sekitar 28 juta jiwa, merupakan metropolitan terbesar di Indonesia atau urutan keenam dunia. Wilayah ini termasuk Bekasi, Depok, dan Tangerang.

Jakarta berlokasi di sebelah utara pulau Jawa, di muara Ciliwung, berhadapan dengan Teluk Jakarta. Jakarta terletak di dataran rendah aluvial puing berkipas pada ketinggian 8-50 meter di atas paras laut. Daerah yang tinggi terletak di daerah selatan, sedangkan yang rendah merupakan daerah rawa terletak di utara. Karena permukaan tanahnya tidak terlampau tinggi, Jakarta sejak masa Tarumanagara (abad ke-5-6 Masehi) sering dilanda banjir. Karena itulah kerajaan ini membangun terusan untuk mengeringkan rawa-rawa. Juga ketika Belanda berkuasa banyak dibuat kanal.

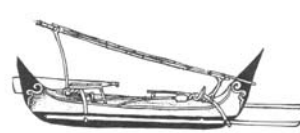
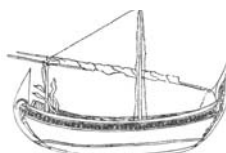


Secara keseluruhan dataran Jakarta merupakan dataran aluvial puing berkipas. Dataran ini terbentuk sebagai akibat meletusnya gunungapi Salak. Sebelah selatan Jakarta merupakan daerah pegunungan dengan curah hujan tinggi, dimana berhulu 10 sungai besar yang membelah Jakarta. Di antara sungai-sungai yang bermuara di teluk Jakarta itu adalah Sungai Ciliwung, Sungai Cisadane, Sungai Pesanggrahan, dan Sungai Cakung. Sungai Ciliwung merupakan urat nadi kehidupan Jakarta. Pada masa lampau barang-barang komoditi perdagangan dibawa dari pedalaman dan dipasarkan di Jakarta. Sejak jaman prasejarah, di tepian Ciliwung sudah banyak dihuni manusia. Mereka mengelompok di beberapa tempat dalam jumlah yang kecil.

11.1 Sunda Kalapa

Pada awalnya, jauh sebelum masa sejarah di daerah aliran sungai Cisadane (sebelah barat Jakarta), di daerah aliran sungai Ciliwung, dan di daerah aliran sungai Bekasi dan Citarum (sebelah timur Jakarta) terdapat kelompok-kelompok pemukiman. Kelompok-kelompok pemukiman ini lama kelamaan berkembang menjadi kampung. Adalah sekelompok pemukiman yang kemudian berkembang menjadi sebuah kampung di daerah muara sungai Ciliwung. Mungkin karena lokasinya yang strategis di muara sungai dan sungai Ciliwung berhubungan langsung dengan kelompok pemukiman yang lebih besar di daerah hulunya, kampung ini lama kelamaan berkembang menjadi sebuah bandar.

Kampung yang kemudian menjadi bandar tadi, lama kelamaan menjadi besar dan banyak disinggahi kapal dari berbagai tempat. Melalui sungai Ciliwung bandar yang kemudian bernama Sunda Kalapa berhubungan dengan ibukota kerajaan Sunda. Ibu kota kerajaan Sunda yang dikenal sebagai *Dayeuh* Pakwan Pajajaran atau Pajajaran dapat ditempuh dari pelabuhan Sunda Kalapa selama dua hari perjalanan. Sunda Kalapa merupakan salah satu pelabuhan yang dimiliki Kerajaan Sunda selain pelabuhan Banten, Pontang, Cigede, Tamgara dan Cimanuk. Sunda Kalapa yang dalam sumber Portugis disebut Kalapa dianggap pelabuhan yang terpenting karena dapat ditempuh dari ibu kota kerajaan yang disebut dengan nama “Dayo” (dalam bahasa Sunda modern: *dayeuh* yang berarti ibu kota) dalam tempo dua hari. Ibukota kerajaan sendiri terletak di Batutulis, Bogor.





Mercusuar Batavia 1914

Pada abad ke-12, pelabuhan ini dikenal sebagai pelabuhan lada yang sibuk. Kapal-kapal asing yang berasal dari Cina, Jepang, India Selatan, dan Timur Tengah sudah berlabuh di pelabuhan ini membawa barang-barang seperti porselen, kopi, sutra, kain, wangi-wangian, kuda, anggur, dan zat warna untuk ditukar dengan rempah-rempah yang menjadi komoditas dagang saat itu. Rempah-rempah didatangkan dari kawasan timur Nusantara, sedangkan lada dari Banten dan Lampung.

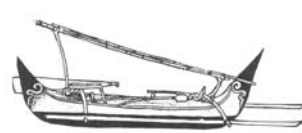
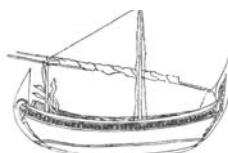
Adalah Tomé Pires dalam *The Suma Oriental*, seorang musafir Portugis yang mengunjungi Sunda Kalapa, menuliskan bahwa pelabuhan ini banyak dikunjungi kapal dan saudagar dari Palembang, Tanjungpura, Malaka, Makasar, Madura dan juga dari India, Cina Selatan dan kepulauan Ryuku (kini Jepang). Setelah Pires kemudian Enrique Lemé, utusan Gubernur Jenderal Portugis yang berkedudukan di Goa (India), d'Albuquerque, tiba di Sunda Kalapa pada 1522. Rombongan Portugis ini datang membawa rupa-rupa cenderamata untuk dipersembahkan kepada Raja Sunda *Samian* atau *Sangiang* (lafal Portugis untuk menyebut Sang Hiyang) Surawisesa (1521-1535). Agaknya orang Portugis ini sudah lama kenal dengan Surawisesa, yaitu

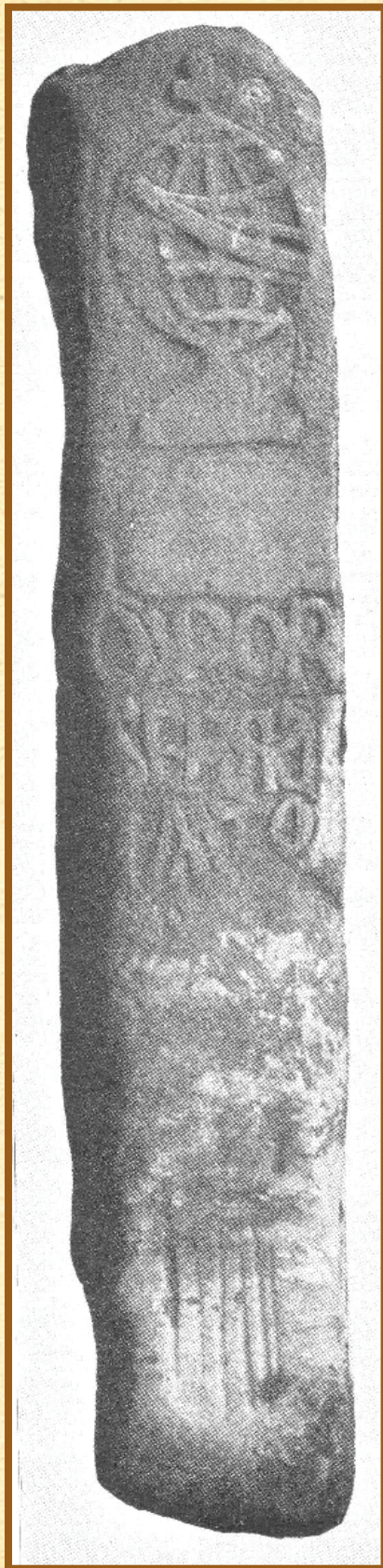


ketika masih menjadi putra mahkota Sunda sempat mengunjungi Malaka tahun 1511. Selanjutnya, pada 21 Agustus 1522 disepakati sebuah perjanjian persahabatan antara Kerajaan Sunda dan Kerajaan Portugal. Isi perjanjian itu adalah bahwa Portugis bersedia membantu Sunda apabila sewaktu-waktu Sunda diserang oleh orang-orang Islam. Sebagai imbalannya, pihak Portugis diperkenankan mendirikan loji/benteng di bandar Banten, dan diberi hak memperoleh 350 kwintal lada setiap tahunnya. Dari pihak Sunda yang menandatangani perjanjian itu adalah Sanghyang sendiri dengan tiga orang pembantu utamanya masing-masing Mandari Tadam (= *mantri dalem*), Tamungo Sanque de Pate (= *tumenggung sang adipati*) dan Bengar, Xabandar (= *syahbandar*), sedangkan dari pihak Portugis wakil-wakilnya ialah Fernando de Almeida, Francisco Anës, Manuel Mendes, Joao Countinho, Gil Barboza, Tomé Pinto, Sebastian do Rego, dan Francisco Diaz.

Sebagai tanda perjanjian tersebut, sebuah tugu batu besar yang ditanam di pantai kala itu. Batu yang disebut *padrão* itu ditemukan kembali pada tahun 1918, waktu dilakukan penggalian untuk membangun rumah baru di pojok persimpangan Prinsen Straat dan Groene Straat di Jakarta Kota. Jalan-jalan itu sekarang bernama Jl Cengkeh dan Jl Nelayan Timur. Adapun tugu batu *padrão* sekarang disimpan dalam Museum Nasional di Jl. Medan Merdeka Barat. Lokasi semula batu ini menunjukkan, bahwa pantai pada awal abad ke-16, kurang lebih lurus dengan garis yang kini menjadi Jl. Nelayan.

Kantor dagang (*loji*) tidak pernah dibangun di Banten seperti yang disepakati dalam *padrão*, tetapi Portugis tetap menginginkan didirikan di Kalapa. Karena itulah *padrão* didirikan di sebelah timur muara sungai Ciliwung. Meskipun telah ada perjanjian pakta pertahanan dengan Portugis, namun bantuan Portugis dalam mempertahankan Kalapa tidak pernah terjadi. Hal ini disebabkan karena Francisco de Saã yang ditugaskan melaksanakan perjanjian tersebut, baru saja berangkat menuju India pada tahun 1524, dan tiba di Kalapa tahun 1527. Ketika ia tiba, Kalapa sudah dikuasai oleh pasukan Islam yang dipimpin oleh Falatehan dari Cirebon dan dibantu oleh Demak. Falatehan mengganti nama kota tersebut menjadi Jayakarta yang berarti “kota kemenangan”. Selanjutnya Sunan Gunung Jati (Falatehan) dari Cirebon, menyerahkan pemerintahan di Jayakarta kepada putranya yaitu Maulana Hasanuddin yang menjadi sultan di Banten.





Padrão, tugu perjanjian Portugis – Sunda.

Padrão adalah sebuah tugu batu yang berisi perjanjian antara Kerajaan Portugal dan Kerajaan Sunda yang disahkan pada tanggal 21 Agustus 1522.

Tugu batu ini ditemukan kembali di sudut Jl. Nelayan Timur dan Jl. Cengkeh ketika orang menggali tanah untuk fondasi rumah. Kini *padrão* disimpan di Museum Nasional.

Padrão yang berbentuk tugu batu berukuran tinggi 165 cm. Di bagian atasnya terdapat relief yang menggambarkan peralatan astronomi yang disebut *astrolabe*. Gambar ini melambangkan penemuan yang digunakan oleh Raja Manuel dari Portugal (1495-1521). Di bagian puncaknya terdapat hiasan salib dalam bentuk helai-helai daun.



Sebuah lukisan sketsa kota Jacatra tahun 1607. Pada latar belakang tampak gunung-gunung Gede, Pangrango, dan Salak (Dok. Heuken 1997).

Menurut sejarahnya, pelabuhan Sunda Kalapa dibangun tahun 1610 dengan kanal sepanjang 810 meter. Pada tahun 1817 pemerintah kolonial Belanda memperbesarnya menjadi 1.825 meter. Setelah zaman kemerdekaan dilakukan rehabilitasi dan pengerukan kanal sehingga mempunyai ukuran panjang 3.250 meter dan dapat menampung 70 kapal layar seukuran pinisi dengan sistem *Susun Sirih* (bersandar miring dengan haluan mengarah ke dermaga). Hingga saat ini, pelabuhan Sunda Kalapa berfungsi sebagai pelabuhan kapal pinisi yang menghubungkan antarpulau di Indonesia.

11.2 Jakarta

Tentang kenapa Raja Pakwan Pajajaran menerima perjanjian pada *padrão* diduga karena mereka memandang kehadiran Portugis akan memperkokoh posisi mereka dalam urusan niaga terutama lada, maupun dalam menghadapi tentara Islam dari Kesultanan Demak, yang kekuatannya sedang naik daun di Jawa Tengah. Tentu saja, Perjanjian Sunda-Portugis (*padrão*) ini mencemaskan Sultan Trenggana dari Demak. Karena itu pada tahun 1526/1527, Fatahillah, panglima pasukan Cirebon, yang



bersekutu dengan Demak, menyerbu Sunda Kalapa dengan 1.452 orang tentara. Dan sejak itu, penduduk Sunda yang terkalahkan mundur ke arah Bogor. Adapun Jayakarta (nama baru Sunda Kalapa sejak 1527) dihuni oleh ‘Orang Banten’ yang terdiri dari orang yang berasal dari Demak dan Cirebon bersama saudagar-saudagar Arab dan Cina di muara Ciliwung. Adapun penguasaannya berada di bawah Cirebon dan untuk kemudian di bawah Banten.

Orang Portugis merupakan orang Eropa pertama yang datang ke Jakarta. Pada abad ke-16, Surawisesa, raja Sunda meminta bantuan Portugis yang ada di Malaka untuk mendirikan benteng di Sunda Kalapa sebagai perlindungan dari kemungkinan serangan Cirebon yang akan memisahkan diri dari Kerajaan Sunda. Upaya permintaan bantuan Surawisesa kepada Portugis di Malaka tersebut diabadikan oleh orang Sunda dalam cerita pantun seloka *Mundinglaya Dikusumah*, dimana Surawisesa diselokakan dengan nama gelarnya yaitu *Mundinglaya*. Namun sebelum pembangunan benteng tersebut terlaksana, Cirebon yang dibantu Demak langsung menyerang pelabuhan tersebut. Orang Sunda menyebut peristiwa ini tragedi, karena penyerangan tersebut membumihanguskan kota pelabuhan tersebut dan membunuh banyak rakyat Sunda disana termasuk syahbandar pelabuhan.

Pada awalnya Jayakarta merupakan daerah kepangeranan yang bernaung di bawah Kesultanan Banten. Sebagai penguasa adalah Tubagus Angke (1570-1600-an), suami dari Ratu Pembayun, putri Sultan Hasanuddin dari Kesultanan Banten. Kemudian Jakarta dikuasai oleh Pangeran Jakarta atau Jayawikarta, anak dari Tubagus Angke. Jayakarta masih bersaudara dengan keluarga Kesultanan Banten.

Dalam perselisihan antar bangsawan Banten, Pangeran Jayakarta dianggap netral. Karena itu ia diangkat sebagai penengah dalam perselisihan itu. Scott melukiskan pada tanggal 20 Oktober 1604, Pangeran Jayakarta datang dengan lebih dari 1500 pasukan menentang pemberontak untuk melawan dia dan pasukannya saja. Pada akhirnya, nasib Pangeran Jayakarta dibuang karena oleh pihak Banten dianggap terlalu memihak pada Belanda dan Inggris.

Keraton tempat Pangeran Jayakarta tinggal terletak di sebelah barat muara sungai Ciliwung. Sebuah peta yang merupakan hasil rekonstruksi dari Ijzerman berdasarkan sumber-sumber Portugis, menggambarkan bahwa kota Jayakarta terbentang di sebelah sungai Ciliwung seperti halnya Sunda Kalapa. Terbentang antara dua batang sungai

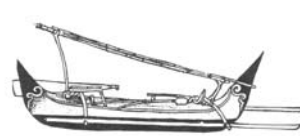
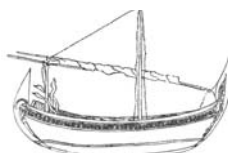


di utara dan selatannya serta sebatang anak sungai di sebelah baratnya, sehingga tampak seolah-olah dikelilingi oleh sungai. Pusat kota Jayakarta letaknya di antara Jl Kali Besar Barat dan Jl. Roa Malaka. Setelah VOC menyerbu dan menghancurkan Jayakarta pada tahun 1619, tempat ini dijadikan gudang (loji) Inggris.

Kota Jayakarta bentuknya masih sangat sederhana, denah kota berbentuk empat persegi panjang dengan ukuran luas sekitar 72.500 km². Letaknya di sebelah barat sungai Ciliwung, sekitar 300 meter ke arah selatan dari garis pantai saat itu. Pusat kota ada di bagian selatan dengan masjid, alun-alun, dan keraton yang merupakan bangunan-bangunan utama dari sebuah kota tradisional, dan pasar berada di sebelah utara kota.

Di sebelah timur sungai Ciliwung terdapat sebuah daerah yang disebut wilayah Kiai Arya. Portugis merencanakan di daerah ini akan dibangun sebuah benteng pertahanan. Namun rencana ini batal total karena Portugis berhasil dihalau oleh Belanda. Di daerah ini juga terdapat perkampungan orang-orang Cina, Arab, dan orang-orang asing lainnya. Sebelum tahun 1600 dan setelah Portugis dihalau dari tempat ini, Belanda telah membangun benteng yang dikenal dengan nama Fort Jacatra. Benteng ini berdenah bujursangkar dengan luas sekitar 14.400 meter², dan di keempat sudutnya terdapat bastion. Di dalam benteng terdapat bangunan gudang rempah bernama Mauritius (*Nieuwe Huis*), dan sebuah bangunan lagi yang bernama Nassau (*Oude Huis*).

Jatuhnya Sunda Kalapa ke tangan Fatahillah pada 22 Juni 1627 menandai masuk dan berkembangnya Islam di Sunda Kalapa dan bandar tersebut diganti namanya menjadi Jayakarta (berarti “kota kemenangan atau kota kejayaan”) . Namun agaknya kota ini terlalu “disibukkan” dengan urusan dagang, politik, dan peperangan sehingga masalah pengembangan agama Islam kurang mendapat perhatian. Hasil-hasil budaya benda (*tangible*) dari sekitar awal (abad ke-16) kedatangannya yang merupakan bukti keberadaan agama Islam di Jakarta nyaris tidak ditemukan. Bangunan masjid tertua yang masih ada tetapi telah mengalami perombakan besar-besaran adalah Masjid Angke (sekarang dikenal dengan nama Masjid al-Anwar). Sangat disayangkan bangunan-bangunan masjid yang merupakan bukti awal Islam di Jakarta sudah punah, bisa karena dibongkar, bisa juga karena direnovasi sesuai dengan kebutuhan.



11.3 Batavia

Orang Belanda datang ke Jayakarta sekitar akhir abad ke-16, setelah singgah di Banten pada tahun 1596. Jayakarta pada awal abad ke-17 diperintah oleh Pangeran Jayakarta, salah seorang kerabat Sultan Banten. Pada tanggal 30 Mei 1619, *Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC)* dipimpin oleh Jan Pieterzoon Coen menduduki Jayakarta setelah mengalahkan pasukan Banten dan kemudian mengubah namanya menjadi Batavia. Di atas reruntuhan puing Jayakarta yang ditinggalkan penghuninya kemudian dibangun pemukiman yang baru. Kota Batavia yang berada di sebelah timur Ciliwung luasnya 64.800 meter².

Selama kolonialisasi Belanda, Batavia berkembang menjadi kota yang besar dan penting. Untuk pembangunan kota, Belanda banyak mengimpor budak-budak sebagai pekerja. Kebanyakan dari mereka berasal dari Bali, Sulawesi, Maluku, Cina, dan Malabar (India). Waktu itu luas Batavia hanya mencakup daerah yang saat ini dikenal sebagai Kota Tua di Jakarta Utara. Sebelum kedatangan para budak tersebut, sudah ada masyarakat Sunda yang tinggal di wilayah Jayakarta seperti masyarakat Jatinegara Kaum. Sedangkan suku-suku dari etnis pendatang, pada zaman kolonialisme Belanda, membentuk wilayah komunitasnya masing-masing. Maka di Jakarta ada wilayah-wilayah bekas komunitas itu seperti Pecinan, Pekojan, Kampung Melayu, Kampung Bandan, Kampung Ambon, Kampung Bali, dan Manggarai.

Setelah VOC berhasil menduduki Jayakarta dan merubah namanya menjadi Batavia, dimulailah masa pembangunan kota yang sebelumnya telah diratakan. Pada waktu yang hampir bersamaan (1618) dibangun benteng untuk menggantikan benteng lama *Fort Jacatra*. Benteng yang baru ini bentuknya sama tetapi luasnya 9 kali *Fort Jacatra* dan diberi nama *Kasteel Batavia*. Letaknya pada dinding timur *Fort Jacatra*. *Kasteel Batavia* adalah benteng persegi empat seluas 57.600 meter² dengan empat buah bastion di keempat sudutnya, yaitu *Bastion Diamant* di sudut baratdaya, *Bastion Robijn* di sudut baratlaut, *Bastion Saphier* di sudut timurlaut, dan *Bastion Parel* di sudut tenggara.

Setelah dipimpin oleh beberapa Gubernur Jenderal yang menggantikan J.P. Coen, Batavia mengalami perkembangan. Berdasarkan peta yang dibuat oleh van der Parra, kota Batavia dapat dibagi menjadi tiga bagian/wilayah, yaitu *Kasteel* (mungkin sebagai tempat tinggal Gubernur Jenderal), pusat kota yang dikelilingi oleh tembok pertahanan kota, dan luar tembok pertahanan kota.





Suasana pasar di sebelah baratdaya Kasteel Batavia pada sekitar abad ke-17. Di sebelah kiri tampak deretan toko Cina, sedangkan pada latar belakang tampak Kasteel Batavia.



Luas kota setelah dikembangkan seluruhnya 118.800 meter².

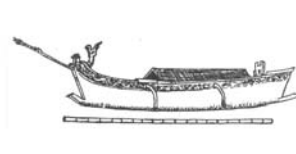
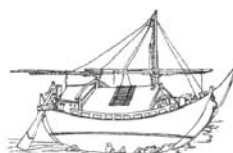
Di kota yang baru ini sudah berdiri Stadthuis (Balai Kota) dan gereja. Pada gambar tampak bangunan Stadthuis (tengah) dan gereja (kanan).

Kasteel Batavia dikelilingi oleh parit yang semuanya bersambung ke Ciliwung. Di sebelah selatan di seberang parit terdapat lapangan yang dihubungkan dengan *kasteel* melalui sebuah jembatan tarik. Di lapangan ini terdapat sejumlah bangunan yang berfungsi sebagai gudang penyimpanan dan asrama para prajurit VOC.

Kota terbagi menjadi beberapa blok. Sebagai batas blok adalah parit dan jalan, baik yang melintang maupun yang membujur. Jaringan pada umumnya ditata sejajar di kiri dan kanan parit yang lurus saling berpotongan sehingga membentuk kisi-kisi. Pola tata-kota seperti ini sudah dianggap pola tata-kota yang sudah maju.

Gerbang kota ada empat buah yang masing-masing gerbang dinamakan gerbang *Rotterdam* di sisi timur, gerbang *Utrecht* di sisi barat, gerbang *Nieuwe* dan Gerbang *Diest* di sisi selatan, dan dua buah gerbang lain yang jarang digunakan adalah gerbang *Speelmanpoort* dan gerbang *Vierkantpoort*.

Gerbang *Vierkantpoort* letaknya berseberangan dengan *Kasteel*. Di sini terdapat gudang angkatan laut, bengkel senjata, tukang kayu, penjahit layar, pande besi dan lain-lain yang berkaitan dengan aktivitas pelayaran. Di sini juga terdapat rumah tinggal para komandan dan para pengawas perlengkapan keuangan yang sebelumnya bertempat tinggal di atas dermaga.





Salah satu sisi Museum Bahari. Bangunan ini dulunya adalah gudang rempah. Foto bawah adalah Menara Syahbandar.

VOC yang berpusat di Batavia perlu gudang untuk menyimpan komoditi rempah-rempah yang diperoleh dari Maluku. Karena itulah pada tahun 1652, VOC membangun gudang yang mengambil lokasi di sebelah barat Ciliwung (foto kiri atas). Gudang yang terdiri dari beberapa buah bangunan ini, merupakan satu kompleks tempat penyimpanan sementara rempah-rempah. Masing-masing bangunan terdiri dari dua lantai yang dibuat dari kayu. Dikelilingi oleh tembok tinggi yang kuat, dan di beberapa tempat terdapat bangunan penjaga.



Beberapa meter ke arah timur dari Gudang Rempah Barat (*Westzijsdsche Pakhuizen*), terdapat sebuah bangunan yang menjulang setinggi 40 meter. Bangunan berbahan batu dan kayu ini berdenah empat persegi panjang, dikenal dengan nama Menara Syahbandar.

Menara Syahbandar yang semula bernama *de uitkijk* berfungsi sebagai menara peninjau untuk mengawasi pelabuhan Sunda Kalapa dan laut lepas di utara, serta mengawasi keadaan Kota Batavia di selatan. Menara ini dibangun tahun 1640 dan tahun 1839 direnovasi sehingga mencapai bentuknya seperti yang sekarang.



Sebagai kota niaga, kota Batavia dilengkapi dengan kompleks gudang rempah di bagian barat Ciliwung. Gudang rempah yang dibangun tahun 1652 ini dikenal dengan nama Gudang Rempah Barat (*Westzijdsche Pakhuizen*). Kemudian pada tahun 1663 VOC membangun lagi gudang untuk rempah. Sementara itu, delapan gudang kayu berupa rumah panggung dibangun pada awal abad ke-19. Gudang Rempah Barat yang kini masih tegak berdiri, pada waktu itu berfungsi untuk menyimpan barang-barang dagangan hingga sekitar tahun 1780-an. Pada saat ini berfungsi sebagai Museum Bahari.

Di sisi timur sungai Ciliwung, VOC juga membangun gudang yang dinamakan Gudang Sisi Timur (*Oostzijdsche Pakhuizen*) atau disebut juga Gudang Gandum (*Graanpakhuizen*). Kompleks pergudangan ini terdiri dari empat bangunan persegi panjang, berdiri dengan orientasi barat-laut-tenggara. Gudang tersebut berfungsi sebagai tempat penyimpanan perbekalan makanan untuk kapal yang akan berlayar. Perbekalan itu antara lain beras, kacang tanah, kacang hijau, buncis, dan kue-kue kering (Heuken 1997: 42).

11.4 Pulau Onrust

Pulau Onrust merupakan salah satu pulau dalam gugusan Kepulauan Seribu yang terdekat dengan pantai Jakarta. Jaraknya sekitar 14 km menuju arah timurlaut dari pelabuhan ikan Kamal. Penduduk di lingkungan Kepulauan Seribu mengenalnya dengan nama Pulau Kapal, karena berkaitan dengan peruntukkan pulau ini di masa lampau yaitu sebagai galangan kapal.

Nama Onrust berasal dari bahasa Belanda yang artinya “tanpa istirahat” atau “sibuk”, karena kondisi kehidupan di pulau ini tidak pernah berhenti membongkar muat barang-barang komoditi dan perbaikan kapal-kapal yang rusak. Kapal-kapal Belanda yang datang dari berbagai penjuru singgah di pulau ini untuk bongkar muat komoditi perdagangan sebelum Belanda membangun gudang di Pasar Ikan sekarang. Selain itu ada juga kapal-kapal yang diperbaiki.

Ketika Kesultanan Banten masih berjaya, beberapa pulau di Kepulauan Seribu termasuk juga Pulau Onrust dijadikan tempat peristirahatan keluarga Sultan Banten. Namun kemudian, terjadi sengketa kepemilikan dengan Jayakarta. Pihak Jayakarta



Suasana galangan kapal Pulau Onrust. Dok tempat kapal diperbaiki mengambil lokasi di sebelah selatan pulau karena di tempat ini angin dan ombak tidak demikian kuat. Di balik bangunan tampak menjulang dua buah kincir angin. Kedua kincir ini letaknya di sisi utara pulau.



merasa pulau-pulau itu termasuk wilayah teritorial Jayakarta karena letaknya dekat dengan kota Jayakarta. Sebaliknya Banten merasa lebih berhak karena Kepulauan Seribu termasuk dalam wilayah kekuasaannya. Di tengah pertikaian itu kemudian Belanda datang ke Jayakarta. Saat itu Belanda gagal memonopoli perdagangan rempah di Banten, kemudian mengalihkan perhatiannya ke Jayakarta.

Pada tanggal 10-13 November 1610 di Jayakarta disepakati perjanjian antara Belanda dan Jayakarta yang menyatakan bahwa orang-orang Belanda diperbolehkan mengambil kayu untuk membuat dan memperbaiki kapal-kapalnya di Teluk Jakarta. Dalam pertemuan itu Belanda diwakili oleh L. Hermit dan Jayakarta diwakili oleh Pangeran Jayakarta. Melihat banyaknya kapal yang berlayar ke Asia/Asia Tenggara dan perlu perbaikan setelah menempuh pelayaran yang jauh, Belanda berkeinginan membangun galangan kapal di salah satu pulau di Kepulauan Seribu. Untuk maksud tersebut, pulau yang dipilih adalah Pulau Onrust. Pembangunan galangan kapal dimulai pada tahun 1613.

Pada tahun 1615 VOC membangun sebuah galangan kapal dan sebuah gudang kecil di Pulau Onrust. Selain kedua bangunan tersebut, Jan Pieterzoon Coen menginginkan Onrust sebagai koloni. Untuk itu kemudian ia mendatangkan orang-orang Cina ke Onrust. Orang Cina dikenal sebagai tukang yang rajin dan ulet. Konsekuensinya





Benteng Mortelo Pulau Kelor (atas) dan Mortelo Pulau Bidadari (bawah).

Galangan kapal milik VOC di Pulau Onrust perlu pengamanan. Karena itulah di beberapa pulau yang terdapat di sekitar Onrust, seperti di Pulau Kelor dan Pulau Bidadari perlu dibuat benteng untuk mempertahankan pulau Onrust dari serangan musuh. Pada gambar kiri atas adalah benteng Mortelo yang terdapat di Pulau Kelor, sedangkan pada gambar kiri bawah adalah benteng Mortelo yang terdapat di Pulau Bidadari.



Benteng Mortelo Pulau Kelor letaknya di sebelah timurlaut Pulau Onrust. Dibuat dari bahan bata yang dindingnya diplester. Denah benteng berbentuk lingkaran, dan di sekelilingnya terdapat lubang-lubang untuk menembak.

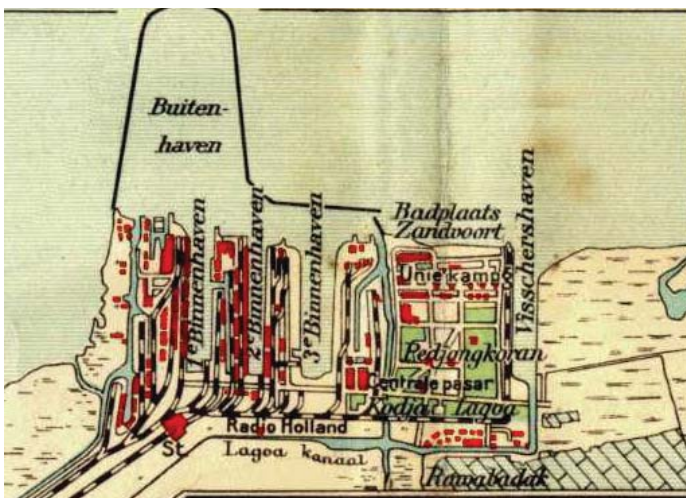
Benteng Mortelo Pulau Bidadari dibangun pada tahun 1816. Maksud dari pembangunan benteng ini adalah untuk mempertahankan Onrust dari serangan tentara Inggris. Bentuk dan bahannya lebih kokoh jika dibandingkan dengan Benteng Mortelo Pulau Kelor. Juga ukurannya lebih luas. Terdapat ruangan-ruangan yang maksudnya untuk tempat menyimpan amunisi.

di Onrust harus dibangun fasilitas tempat tinggal untuk orang-orang ini. Dalam perkembangannya kemudian, sebagai akibat memuncaknya ancaman Banten dan Inggris pada tahun 1618 Onrust berfungsi sebagai pulau pertahanan.

Pembangunan fisik di Onrust terus berlangsung. Dari tahun 1656 hingga tahun 1695 di Onrust Belanda telah membangun benteng segilima dengan bastion di sudut-sudutnya, gudang-gudang tempat menyimpan peralatan dan besi-besi, dan dua buah kincir angin di sebelah utara pulau. Dok untuk memperbaiki kapal terdapat di sebelah selatan pulau. Pada tahun 1775 sebanyak 1200 orang tinggal di pulau sempit ini; sebagian besar mereka adalah tukang kayu kapal dan tentara, namun banyak juga awak kapal yang kena hukuman kerja paksa. Tambah lagi sekitar 300 budak belian Kumpeni di antaranya puluhan wanita, dan 600 budak yang ‘disewakan’ agak pemilik mereka mendapat upah dari hasil kerja mereka.

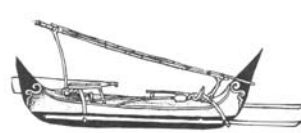
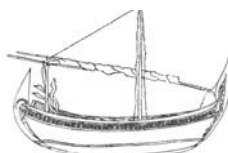
Pada tahun 1800 Inggris memblokir Batavia, juga Pulau Onrust dan pulau-pulau sekitarnya. Semua bangunan yang ada di Pulau Onrust dimusnahkan, dan Inggris menduduki/menguasai Onrust hingga tahun 1816. Meskipun Onrust dapat dikatakan sudah rata tanah, namun Belanda masih membangun Onrust sebagai galangan kapal. Onrust dipakai lagi untuk memperbaiki kapal-kapal oleh pemerintah maupun perusahaan-perusahaan swasta sejak tahun 1823. Bahkan pada tahun 1856 sebuah dok kering terapung digunakan di sana, dan tahun 1868 didatangkan sebuah mesin uap untuk melayani kapal-kapal besi. Galangan kapal Onrust mulai redup tahun 1883, sesaat setelah dibuka pelabuhan Tanjung Priuk ditambah lagi dengan hantaman tsunami sebagai akibat meletusnya Krakatau. Sejak saat itu Onrust mulai ditinggalkan orang.

Peta Tanjung Priok 1935.



11.5 Tanjung Priok

Kata Tanjung Priok berasal dari kata “tanjung” yang artinya daratan yang menjorok ke laut, dan *priok* “periuk”, yaitu semacam wadah untuk masak yang dibuat dari tanah liat (tembikar) yang merupakan komoditas perdagangan sejak zaman prasejarah. Pemerintah kolonial Belanda memutuskan untuk membangun pelabuhan lagi





Tanjung Priok awal abad ke-20



Tanjung Priok 1935.

karena Pelabuhan Sunda Kalapa dinilai sudah tidak layak lagi sebagai pelabuhan antarabangsa. Lokasinya sekitar 9 km ke arah timur dari pelabuhan Sunda Kalapa.

Pemerintah kolonial Belanda mengembangkan kawasan Tanjung Priok sebagai pelabuhan baru Batavia untuk menggantikan pelabuhan Sunda Kalapa karena sudah terlalu keil untuk menampung peningkatan lalu-lintas perdagangan sebagai akibat dibukanya Terusan Suez. Tanah tempat akan dibangunnya areal pelabuhan merupakan tanah partikelir yang dikuasai oleh tuan tanah – tuan tanah Hana bin Sech Sleman Daud, Oeij Tek Tjiang, Said Alowi bin Abdullah Atas, Ko Siong Thaij, Gouw Kimmin, dan Pattan. Tanah-tanah partikelir yang berupa kebun kelapa tersebut diambil alih oleh pemerintah Hindia Belanda, kemudian disewakan kepada maskapai pelayaran *Koninklijk Paketvaar Maatschappij (KPM)* guna pembangunan dan pengoperasian pelabuhan Tanjung Priok.

Gagasan pembangunan pelabuhan Tanjung Priok dipelopori oleh kalangan swasta pemilik modal di negeri Belanda. Namun secara resmi pembangunan pelabuhan Tanjung Priok Tahap I dimulai pada tahun 1877 ketika Gubernur Jenderal Johan Wilhelm van Lansberge (1875-1881) berkuasa dan diselesaikan oleh Gubernur Jenderal Otto van Rees (1884-1888) pada tahun 1886. Pembangunan fasilitas pelabuhan, kecuali yang ada di dalam kompleks seperti pergudangan, masih terus berlangsung hingga abad ke-20, yaitu pembangunan setasiun Tanjung Priok pada tahun 1917.





Deretan perahu Pinisi di Pelabuhan Sunda Kalapa.

Perencana pembangunan pelabuhan Tanjung Priok adalah Ir. J.A.A Waldrop, seorang Insinyur yang berasal dari negeri Belanda, sedangkan pelaksanaannya adalah Ir. J.A de Gelder, seorang Insinyur pengairan dari Departemen B.O.W. Dengan diresmikannya Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 1886, maka semua kegiatan pelabuhan utama Batavia yang semula berada di sekitar muara sungai Ciliwung di sekitar Kasteel Batavia dialihkan ke pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan yang ada di sekitar muara kali Ciliwung tersebut kemudian dikenal dengan nama pelabuhan Pasar Ikan. Kelak berdasarkan SK Ditjen Perhubungan Laut No. BTU 1/12/19 tanggal 1 April tahun 1974 nama Pelabuhan Pasar Ikan menjadi Pelabuhan Sunda Kelapa kembali.

Pada tahun 1914 pembangunan pelabuhan Tanjung Priok Tahap II dimulai dengan pemborong bangunannya adalah Volker. Pembangunan pelabuhan ini memakan waktu 3 tahun dan selesai pada tahun 1917. Kondisi pelabuhan sekarang lebih luas lagi dengan kade berukuran panjang 100 meter dan kedalaman air tempat kapal bersandar mencapai 9,5 meter. Tanggul pelabuhan (penahan ombak) yang terletak di luar sebelah utara diperbesar ukurannya. Kade diperlebar hingga 15 meter sehingga dapat menampung dua jalur kereta api dan derakan (kran) listrik. Pada tahun 1917 dibangun tempat penyimpanan batubara oleh NISHM, dan tempat penyediaan bahan bakar minyak oleh BPM dan Shell.

Pembangunan Pelabuhan Tanjung Priok Tahap III dimulai tahun 1921, tetapi pelaksanaannya terhenti sementara sebagai akibat krisis moneter dunia (malaise). Pembangunan pelabuhan dilanjutkan kembali pada tahun 1929 dan berhasil diselesaikan pada tahun 1932 dengan panjang kade mencapai 550 meter di sebelah barat. Demikianlah pembangunan pelabuhan Tanjung Priok semasa pemerintahan Hindia Belanda di Indonesia hingga masuknya Jepang ke Indonesia.



PELABUHAN BERSEJARAH PROVINSI JAWA TENGAH



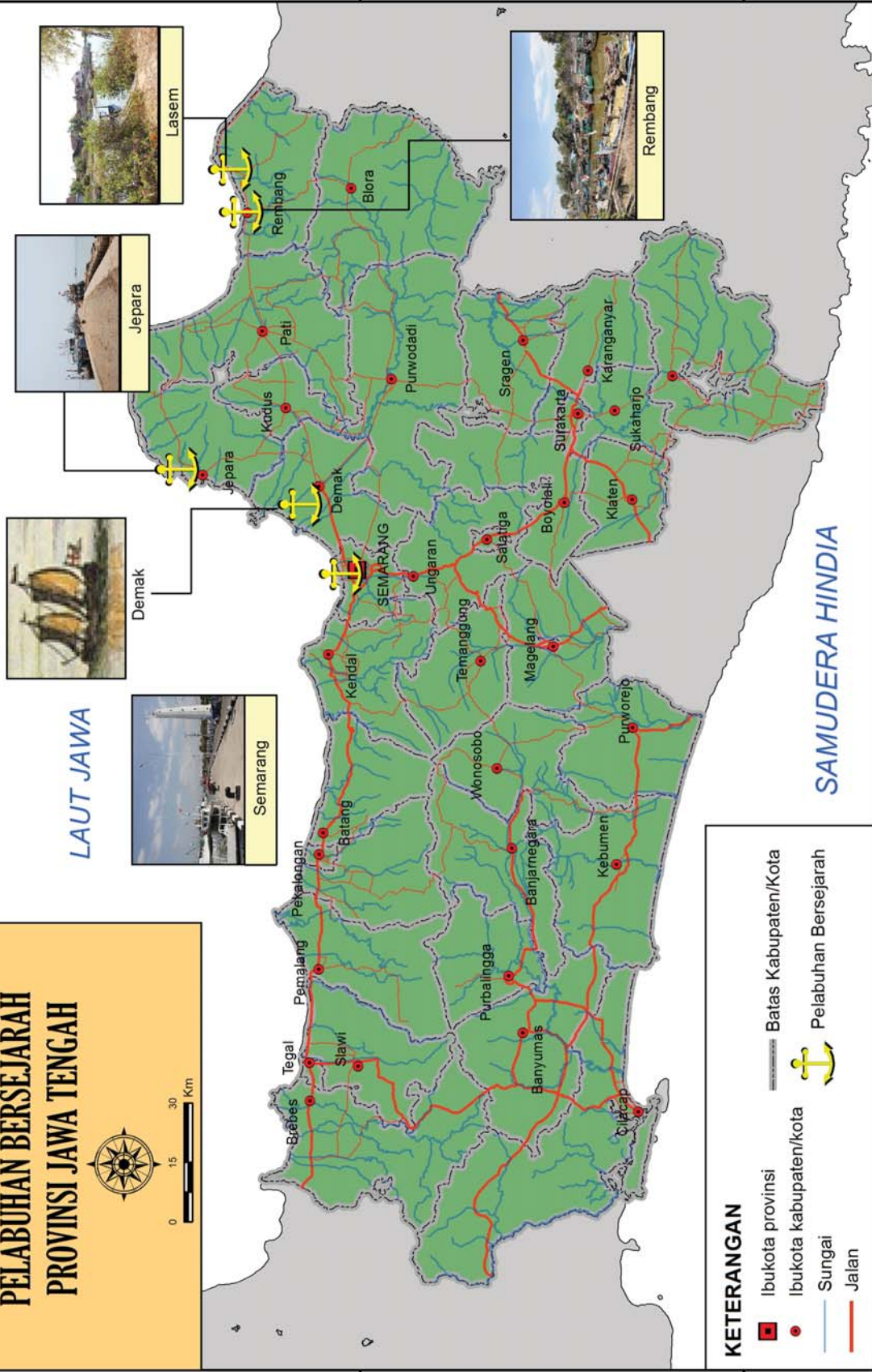
0 15 30 Km

LAUT JAWA

SAMUDERA HINDIA

KETERANGAN

- Ibukota provinsi
- Ibukota kabupaten/kota
- Sungai
- Jalan
- Batas Kabupaten/Kota
- Pelabuhan Bersejarah



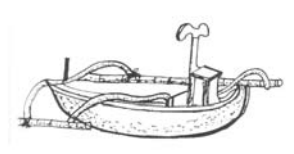
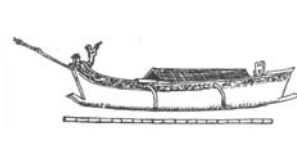
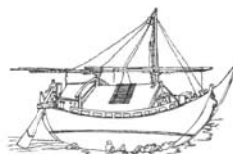
BAB XII

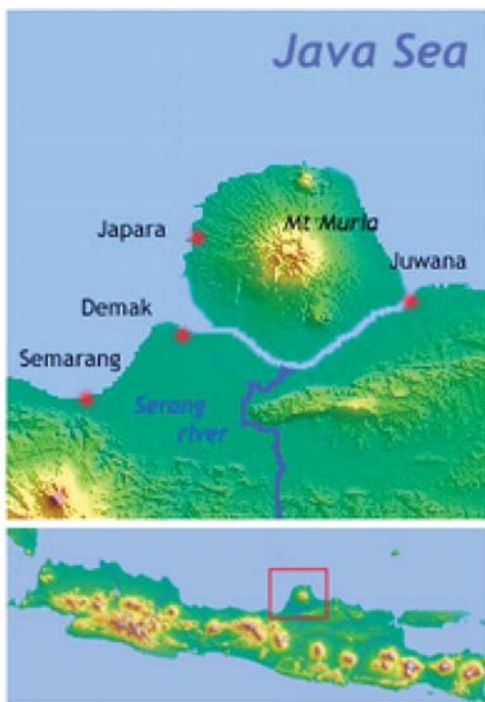
Jepara: Pelabuhan di Pulau Muria

Sudah masuk zaman sejarah, Gunung Muria asal muasalnya merupakan sebuah pulau yang dipisahkan dengan Tanah Jawa oleh selat sempit. Tempat yang sekarang menjadi Kota Jepara terletak di kaki sebelah baratlaut gunung Muria. Menurut ceritera rakyat yang berkembang di daerah sekitar Muria, asal nama Jepara berasal dari perkataan “Ujung Para”, “Ujung Mara” dan “Jumpara” yang kemudian menjadi “Jepara”, yang berarti “tempat pemukiman para saudagar yang berniaga ke berbagai daerah”.

Seorang musafir/bhiksu bangsa Cina yang bernama I-tsing mencatat dalam buku *Sejarah Baru Dinasti Tang* (618-906) bahwa pada tahun 674 ia pernah mengunjungi negeri Holing atau Kaling yang berlokasi di Tanah Jawa. Negeri ini diperintah oleh seorang wanita yang bernama Hsi-mo atau Ratu Sima. Ratu ini memerintah sangat tegas bahkan tidak segan menghukum anaknya yang berbuat salah, meskipun kesalahannya tidak sengaja dilakukan. Beberapa pakar melokalisir Holing atau Kaling terletak di daerah sebelah timur Gunung Muria, di sebuah bukit bernama Lang-pi-ya. Di bukit ini raja biasa memandang laut.

Menurut seorang penulis Portugis bernama Tomè Pires dalam bukunya *Suma Oriental*, Jepara baru dikenal pada abad ke-15 sebagai bandar niaga kecil yang baru dihuni oleh 90-100 orang. Bandar kecil ini dipimpin oleh Aryo Timur dan berada di





Pulau Jepara atau Pulau Muria. Sebagai akibat pengendapan Sungai Lusi dan beberapa sungai lainnya, selat yang memisahkan Muria dan Tanah Jawa lama kelamaan mengalami pendangkalan, dan akhirnya menyatu menjadi satu daratan dengan Tanah Jawa..

bawah pemerintahan Demak. Kemudian Aryo Timur digantikan oleh putranya yang bernama Pati Unus (1507-1521). Dalam masa pemerintahannya Pati Unus berusaha membangun pelabuhan Jepara sebagai sebuah pelabuhan yang besar, dan tentunya diharapkan dikunjungi oleh kapal-kapal dari berbagai tempat.

Pati Unus dikenal sangat gigih melawan penjajahan Portugis di Melaka yang menjadi mata rantai perdagangan Nusantara. Dalam usahanya mengusir Portugis dari Melaka, pada tahun 1512 ia mengerahkan angkatan laut Demak untuk menyerang kedudukan Portugis di Melaka. Namun usahanya ini gagal, dan Portugis tetap bercokol di Melaka. Pati Unus mangkat pada tahun 1521.

Setelah Pati Unus mangkat, tahta Kerajaan Demak digantikan oleh Fatahillah yang berkuasa tahun 1521-1536. Kemudian pada tahun 1536 oleh Sultan Trenggono (penguasa Demak) Jepara diserahkan kepada anak dan menantunya, yaitu Ratu Retno Kencono

dan Pangeran Hadirin, suaminya. Namun setelah tewasnya Sultan Trenggono di Panarukan dalam usahanya menaklukkan Jawa Timur pada tahun 1546, timbullah perebutan tahta di kerajaan Demak yang berakhir dengan tewasnya Pangeran Hadiri oleh Aryo Penangsang pada tahun 1549.

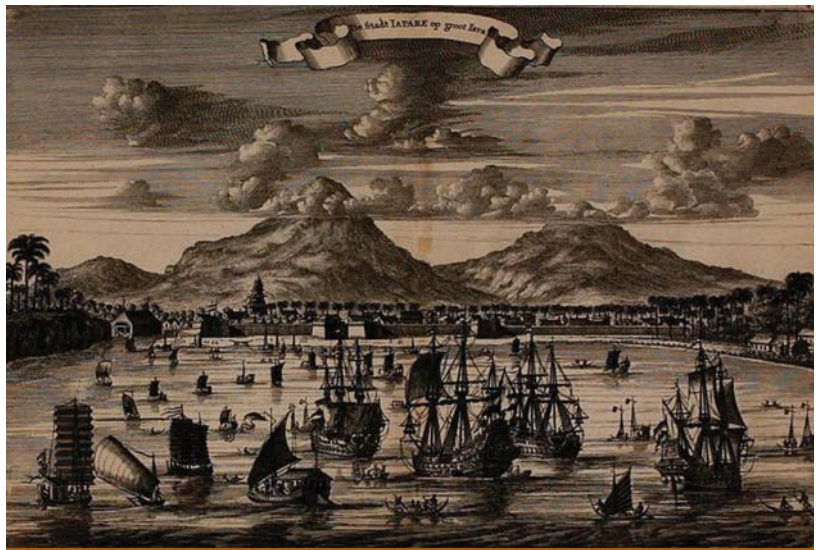
Kematian orang-orang yang dikasihi membuat Ratu Retno Kencono sangat berduka dan meninggalkan kehidupan istana untuk bertapa di bukit Danaraja. Setelah terbunuhnya Aryo Penangsang oleh Sutowijoyo, Ratu Retno Kencono bersedia turun dari pertapaan dan dilantik menjadi penguasa Jepara dengan gelar Ni Mas Ratu Kalinyamat.

Pada masa pemerintahan Ratu Kalinyamat (1549-1579), Jepara berkembang pesat menjadi bandar niaga utama di Pulau Jawa yang melayani ekspor import. Disamping itu juga menjadi Pangkalan Angkatan Laut yang telah dirintis sejak masa Kerajaan Demak.

Sebagai seorang penguasa Jepara yang wilayah kekuasaannya makmur karena keberadaan Jepara kala itu sebagai bandar niaga yang ramai, Ratu Kalinyamat dikenal tidak suka akan penjajahan bangsa Eropa yang kala itu baru bangsa Portugis. Hal ini dibuktikan dengan pengiriman armada perangnya ke Melaka guna menggempur Portugis pada tahun 1551 dan tahun 1574.



Serangan sang Ratu yang gagah berani ini melibatkan hampir 40 buah kapal yang berisikan lebih kurang 5.000 orang prajurit. Namun serangan ini gagal, ketika prajurit Kalinyamat ini melakukan serangan darat dalam upaya mengepung benteng pertahanan Portugis di Melaka, tentara Portugis dengan persenjataan lengkap berhasil mematahkan kepungan tentara Kalinyamat.



Pemandangan kota Jepara di sekitar tahun 1650, dengan latar belakang Gunung Muria

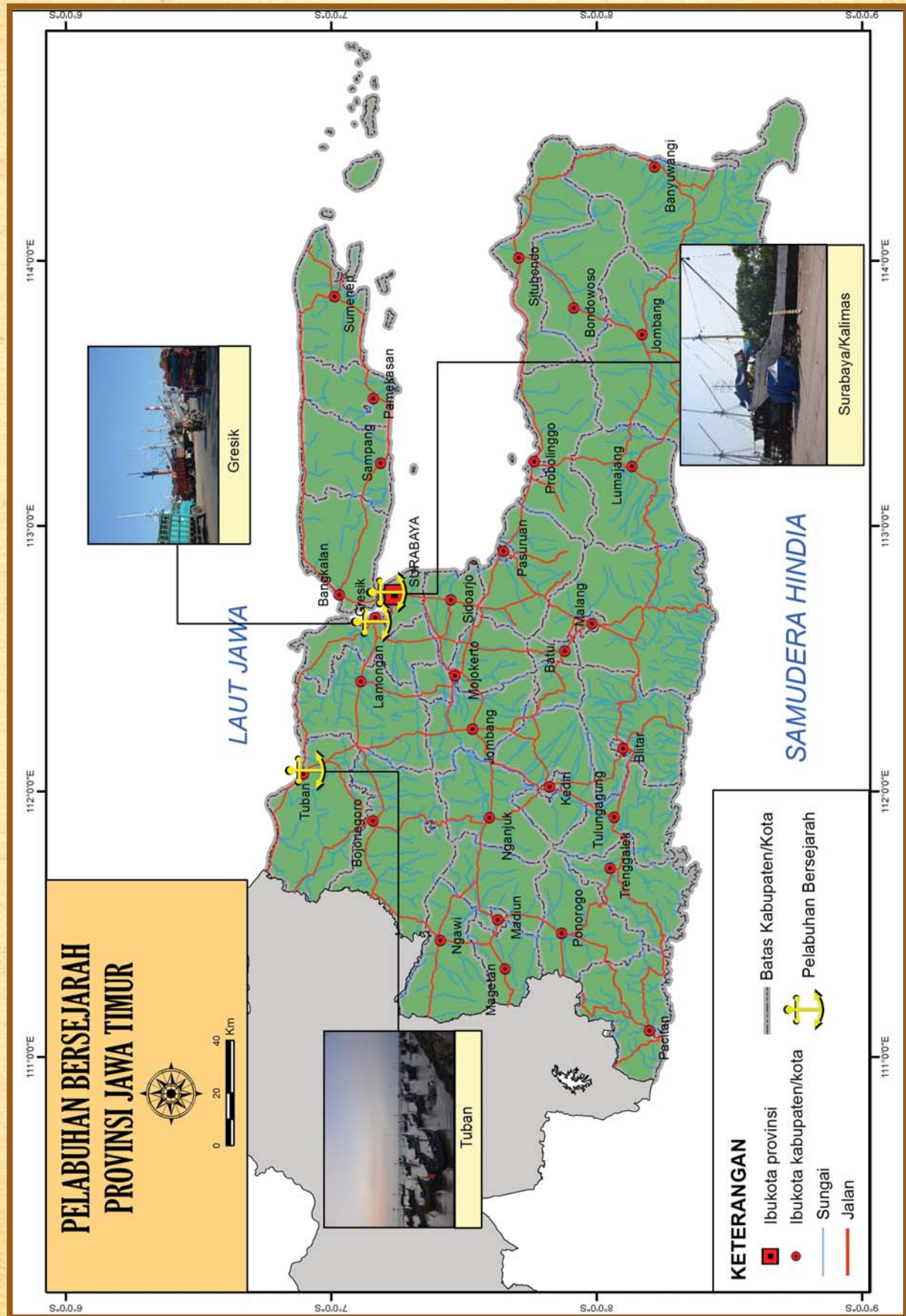
Namun semangat patriotisme sang Ratu tidak pernah luntur dan gentar menghadapi penjajah bangsa Portugis, yang di abad ke-16 itu sedang dalam puncak kejayaan dan diakui sebagai bangsa pemberani di dunia. Bangsa ini bercokol di Melaka cukup lama sampai akhirnya berhasil ditaklukan oleh VOC-Belanda.

Dua puluh empat tahun kemudian atau tepatnya Oktober 1574, Ratu Kalinyamat mengirimkan armada militernya yang lebih besar di Melaka. Ekspedisi militer kedua ini melibatkan 300 buah kapal diantaranya 80 buah kapal jung besar berawak 15.000 orang prajurit pilihan. Pengiriman armada militer kedua ini di pimpin oleh panglima terpenting dalam kerajaan yang disebut orang Portugis sebagai *Quilimo*.

Walaupun akhirnya perang kedua ini yang berlangsung berbulan-bulan tentara Kalinyamat juga tidak berhasil mengusir Portugis dari Melaka, namun telah membuat Portugis takut dan jera berhadapan dengan Raja Jepara ini, terbukti dengan bebasnya Pulau Jawa dari Penjajahan Portugis di abad ke-16 itu.

Sebagai peninggalan sejarah dari perang besar antara Jepara dan Portugis, sampai sekarang masih terdapat di Melaka kompleks kuburan yang di sebut sebagai Makam Tentara Jawa. Selain itu tokoh Ratu Kalinyamat ini juga sangat berjasa dalam membudayakan seni ukir yang sekarang ini jadi andalan utama ekonomi Jepara, yaitu perpaduan seni ukir Majapahit dengan seni ukir Patih Badarduwung yang berasal dari Cina. Menurut catatan sejarah Ratu Kalinyamat mangkat pada tahun 1579 dan dimakamkan di desa Mantingan Jepara, di sebelah makam suaminya Pangeran Hadiri.





BAB XIII

Jaringan Pelabuhan di Pantai Utara Jawa Timur

Kalau direkonstruksi jalur-jalur pelayaran pada sekitar abad ke-7-9 Masehi berdasarkan berita-berita asing dan artefak asing seperti keramik dan kaca, agaknya Jawa masih kurang ramai jika dibandingkan dengan Sumatera bagian timur. Namun kalau ditelusuri dari gaya seni arca Śailendra (abad ke-8-9 Masehi) yang ditemukan di Jawa, Sumatera, dan Semenanjung Tanah Melayu, hubungan pelayaran di tempat-tempat tersebut cukup ramai dan intensif. Apalagi kalau ditelusuri dari perdagangan cengkeh dan pala yang hanya dihasilkan di kawasan timur Nusantara (Maluku), tentunya pantai utara Jawa merupakan tempat yang strategis untuk pelabuhan. Posisi Jawa Timur terletak di tengah jalur pelayaran antara Sumatera dan Maluku.

Di Jawa Timur pada waktu itu, termasuk daerah inti kerajaan adalah beberapa kota pelabuhan, misalnya pelabuhan Kambangputih (Tuban), Pajajaran, Gresik, Surabaya, dan Canggü. Jauh sebelum Majapahit, pada 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) terletak di sekitar Kota Surabaya dan diatur untuk pelabuhan inter insuler, sedangkan pelabuhan Kambangputih yang letaknya di pesisir Tuban diatur untuk pelabuhan antarpulau (de Casparis 1958).





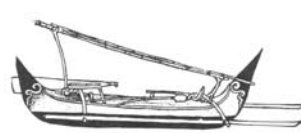
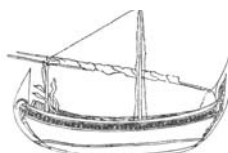
Pelabuhan Sedayu

Nama Hujunggaluh disebutkan dalam Prasasti Kamalagyan yang berangka tahun 959 Śaka (1037 Masehi) sebagai sebuah kota pelabuhan dan perniagaan yang terpenting pada masa itu (Brandes 1913, 134-136). Kapal-kapal niaga dan para saudagar dari pulau-pulau lain berdatangan ke Hujunggaluh untuk berniaga (“..... *maparahu samanghulu mangalap bhanda ri hujunggaluh tka rikang para puhawang para banyaga sangka ring dwipantara, samanunten ri hujunggaluh*”). Pelabuhan ini terletak di daerah delta Brantas, kira-kira dekat kota Surabaya sekarang.

Tuban dengan Kambangputih sebagai pelabuhannya, juga merupakan tempat penting untuk disinggahi para saudagar. Tempat ini juga baik sebagai tempat untuk memperbaiki kapal-kapal niaga yang rusak karena dekat hutan jati sebagai bahan pembuat dinding lambung. Pada awalnya Tuban merupakan pelabuhan yang ideal. Di pelabuhan ini banyak tinggal orang Cina yang berasal dari Kanton dan Chang-chou (Groeneveldt 1960, 47). Namun pada akhir Majapahit, Tuban dikenal sebagai pelabuhan yang tidak aman. Sumber-sumber Cina abad ke-15 menyebut pelabuhan Tuban sebagai tempat yang tidak aman, sehingga kapal-kapal saudagar Cina menjauhinya. Mereka lebih suka ke Gresik dan Surabaya. Kapal-kapal Tuban memaksa dengan kekerasan kapal-kapal Cina agar singgah di Tuban. Selanjutnya disebutkan bahwa Tuban sebagai sarang lanun (Groeneveldt 1960, 54).

Dari beberapa pelabuhan yang terdapat di pantai utara Jawa Timur, agaknya pelabuhan Gresik yang paling berperan. Peranan Gresik sebagai kota pelabuhan tidak dapat dipisahkan dari rangkaianannya dengan kota-kota pelabuhan lainnya di daerah pantai utara Jawa Timur, seperti Tuban (Ta-pan atau Tu-pan), Sidhayu, Hujunggaluh (Jung-ya-lu atau Chung-kia-lu), dan Surabaya. Lebih-lebih lagi jika kita lihat dari perspektif perkotaan dan perniagaan dari kurun waktu antara abad ke-11 sampai sekitar awal abad ke-16, Gresik dapat berkembang karena dukungan pelabuhan-pelabuhan lain serta keletakkan geografisnya yang lebih menguntungkan.

Sejalan dengan perkembangan perdagangan antara kawasan timur dan barat Nusantara, di Jawa Timur pada masa Majapahit lahir pula beberapa kota pelabuhan. Kota-kota pelabuhan yang sudah ada berkembang lebih besar lagi. Kota-kota pelabuhan



yang lahir pada masa Majapahit antara lain Canggü yang disebutkan dalam prasasti Selamandi II tahun 1318 Śaka (1396 Masehi) (Boechari 1985/1986, 86-87). dan prasasti Canggü (Trawulan I) tahun 1280 Śaka (1358 Masehi).

Berdasarkan hasil penelitian arkeologi di Situs Manyar (Gresik), permukiman di Gresik telah muncul pada sekitar abad ke-13 Masehi. Meskipun telah lama dihuni, nama Gresik baru muncul pada masa Majapahit. Dalam prasasti Karangbagem (Trawulan V) yang dikeluarkan oleh Bhre Lasem pada tahun 1387 Masehi, disebutkan adanya orang-orang dari Gresik (*“hana ta kawulaningong saking gresik”*) yang diperkerjakan di perusahaan tambak (perikanan) di Karangbagem. Menurut berita Cina yang ditulis oleh Ma Huan (1433 Masehi), Gresik merupakan sebuah ‘Desa Baru’ yang dalam bahasa Mandarin disebut Ko-erh-hsi. Desa baru ini terletak di sebelah timur Tuban pada jarak sekitar setengah hari perjalanan.

Pada awalnya Gresik merupakan daerah pantai berpasir. Oleh orang-orang Cina yang datang dari Cina Tengah, antara tahun 1350 dan 1400 Masehi dibangun menjadi sebuah desa pemukiman yang baru. Gresik berkembang pesat setelah tahun 1400 Masehi, dan ketika Ma Huan datang Gresik telah menjadi sebuah kota pelabuhan terbaik dan terpenting. Nama Gresik (Ko-erh-shi) disebut dalam *Ying-yai Shêng-lan* bersama-sama dengan nama Tuban (Tu-pan), Surabaya (Su-lu-ma-i atau Su-erh-pa-ya), Canggü (Chang-ku), dan Majapahit (Man-che-po-i) (Mills 1970, 89-91). Penghuninya telah berkembang menjadi lebih dari seribu keluarga. Orang asing dari berbagai tempat banyak berdatangan ke tempat ini untuk berniaga. Berbagai jenis barang dagangan diperjual-belikan dalam jumlah yang banyak. Karena perdagangan ini penduduk kota Gresik menjadi sangat makmur (Mills 1970, 89-90).

Pecinan di Lasem

Ma Huan menyebutkan barang-barang dagangan yang diperjual-belikan di pelabuhan Gresik diantaranya berupa emas dan batu-permata, dan berbagai jenis barang dagangan dari luar negeri. Dari kawasan timur Nusantara diperjual-belikan pula rempah-rempah dari Maluku dan kayu cendana (*sandalwood*) dari Timor yang ditukar dengan beras, tekstil, dan keramik (Schrieke 1957, 296; 1960, 25; Meilink-Roelofs 1962, 109-110).



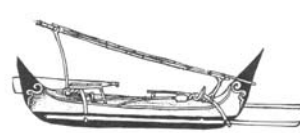
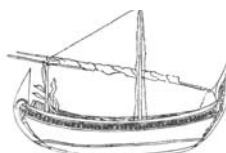
Menurut Tomé Pires dalam *Suma Oriental*, kota pelabuhan Gresik (Agracij, Agacij, atau Agraci) pada sekitar tahun 1512 merupakan sebuah bandar yang besar dan terbaik di seluruh Jawa, sehingga dijuluki “Permata dari Jawa” (Armando Cortesão, 1944, 192-194). Para pedagang asing dari Gujarat, Calicut, Benggala, Siam, Cina, dan Liu-Kiu (Lequeos) sudah sejak lama berdatangan untuk berniaga di pelabuhan ini.

Gresik mempunyai dua bagian kota yang dipisahkan oleh sebuah sungai kecil. Kota pelabuhan Gresik dihubungkan di bagian utara dengan kota pelabuhan Sidhayu (Cedayo), dan di bagian selatan, dihubungkan dengan pelabuhan Surubhaya (Curubaia). Tomé Pires mengemukakan pula bahwa kota pelabuhan Gresik diperintah oleh dua penguasa yang saling bersaing. Penguasa ini yang satu bernama Adipati Jusuf (Pate Cucuf) menguasai sebagian besar wilayah, dan yang lainnya bernama Adipati Zainal (Pate Zeynall) menguasai bagian wilayah lainnya. Para penguasa Gresik ini juga merupakan saudagar-saudagar yang melakukan kegiatan perniagaan dengan Maluku dan Banda. Kota pelabuhan Gresik pada waktu itu berpenduduk sekitar 6.000 sampai 7.000 orang.

13.1 Galangan Junk

Hingga saat ini, data dan informasi mengenai teknologi perkapalan dari masa Majapahit (abad ke-14-15 Masehi) sangat kurang, bahkan dapat dikatakan nyaris tidak ada. Berdasarkan data yang minim itu, kita hanya dapat mengira-ngira sampai seberapa tinggi teknologi perkapalan pada masa itu. Perkiraan itu dapat direkonstruksi berdasarkan logika perkembangan teknologi perkapalan dari masa sebelumnya.

Data arkeologi maritim yang diperoleh dari beberapa situs dengan tinggalannya runtuh perahu/kapal seperti di Muara Kumpeh (Jambi), Sambirejo dan Tulung Selapan (Sumatera Selatan), dan Punjulharjo (Rembang, Jawa Tengah), menginformasikan pada kita bahwa teknologi perkapalan yang dikembangkan pada masa itu (abad ke-8-9 Masehi) adalah “teknik papan-ikat dan kupingan pengikat” (*sewn-plank and lashed-lug technique*) di wilayah tradisi Asia Tenggara (Manguin 1985). Mengenai bentuknya, secara garis besar dapat diketahui dari beberapa relief perahu dan kapal yang dipahatkan pada relief-cerita *Lalitawistara* (Lapian 1979, 95-103).





Jung-jung Jawa menurut gambaran orang Eropa

Penggunaan kapal sebagai wahana untuk mengarungi samudra dan menyeberangi pulau-pulau di Nusāntara sejak abad ke-8 Masehi, dan bahkan sejak sebelum tarikh Masehi sudah dilakukan penghuni Nusāntara ini. Dengan teknologi “sederhana” mereka sudah dapat menyeberangi samudra. Sebut saja ketika Śrī Mahārājādhirāja Kêrtanāgara mengirimkan arca *Amoghapāśa* dengan keempatbelas pengiringnya dan *saptaratna* dari Bhūmi Jawa ke Swarnnabhūmi untuk ditempatkan di Dharmmasraya, tentu menggunakan wahana kapal yang berukuran besar. Kalau dari masa sebelum Majapahit sudah dapat mengarungi samudra, tidak mustahil pada masa Majapahit tentu juga demikian. Adanya pelabuhan-pelabuhan di wilayah Majapahit merupakan suatu petunjuk. Sebuah data sejarah yang ditemukan di Lasēm memberikan petunjuk yang masih awal tentang kepemilikan junk-junk perang oleh Majapahit.

Menuju arah timur dari rangkaian pelabuhan di pantai utara Jawa Timur, terdapat sebuah pelabuhan tua yang bernama Lasēm. Nama Lasēm selama ini hanya dikenal dalam *kakawin Nāgarakērtāgama* pupuh 5:1 sebagai tempat tinggal Bhre Lasēm (Śrī Rājasaduhitendudewi) yang dikunjungi Hayam Wuruk tahun 1354 Masehi. Informasi mutakhir tentang Lasēm ditemukan pada sekitar tahun 1980-an, yaitu *Babad Lasēm*. *Babad Lasēm* merupakan salinan dari isi sebuah babad bernama *Pustaka Badrasanti* yang ditulis oleh Kamzah, seorang bangsawan Lasēm yang hidup tahun



1825 (Satari, Soejatmi, 1985, 487-499). Dalam babad ini disebutkan beberapa nama pemukiman masa Bhre Lasēm memerintah pada tahun 1273 Śāka. Tempat-tempat tersebut antara lain Kaeringan, Teluk Regol, Keraton Kryan, Bonang-Binangun, dan beberapa tempat keagamaan.

Kaeringan merupakan sebuah pelabuhan yang telah ada sejak masa Dewi Indu (Bhre Lasēm, Śrī Rājasaduhitendudewi) berkuasa. Suaminya, Rājasawarddhana (Bhre Matahun) disebutkan menguasai junk-junk perang yang berada di tempat (pelabuhan) ini. Sampai masa Islam masuk di pantai utara Jawa, Kaeringan masih berfungsi sebagai pelabuhan. Dari masa ini disebutkan bahwa Pangeran Santikusumo ketika berusia 18 tahun, naik perahu dari tempat ini menuju Tuban.

Pelabuhan lain di sekitar Lasēm adalah Teluk Regol. Di pelabuhan ini juga terdapat junk-junk perang yang dikuasai oleh Rājasawarddhana. Disebutkan juga berlabuhnya junk-junk Campa milik saudagar Bi Nang Un di Teluk Regol. Dari nama Bi Nang Un, nama Regol kemudian berubah menjadi Binangun, sebuah desa sekitar 4 km menuju arah timur Lasem. Letaknya di tepi sebuah teluk yang berair tenang.

Sebuah penelitian arkeologi di daerah Lasēm berhasil mengidentifikasi nama-nama tempat yang disebutkan dalam *Babad Lasēm* (Rangkuti, Nurhadi, 1988). Di Situs Kiringan yang dalam *Babad Lasēm* disebut Kaeringan terdapat tinggalan budaya yang berupa struktur bata, tembikar, keramik, matauang kepeng, dan bandul jaring; di Situs Binangun yang dalam *Babad Lasēm* disebut Pelabuhan Regol terdapat tinggalan budaya yang berupa sumur kuno, bata dan batu candi, keramik, dan manik-manik. Kedua situs tersebut letaknya di daerah pantai.

Secara geografis Lasēm memang menempati posisi yang strategis di antara Jepara dan Tuban. Dari sisi sumberdaya alam yang dekat hutan jati di kawasan pedalaman sangat memungkinkan untuk pembuatan/perbaikan junk. Sumber-sumber Portugis dan Belanda menginformasikan bahwa Lasēm merupakan salah satu tempat di Jawa yang dipakai sebagai galangan kapal, bahkan merupakan pusat industri kapal. Kapal-kapal yang dibuat disini adalah kapal yang berukuran kecil khusus untuk berperang (Lapian 2008, 35). Keahlian ini mungkin sudah ada jauh sebelum kedatangan bangsa-bangsa Eropa ke Nusāntara. Seperti yang diberitakan *Babad Lasēm* bahwa Rājasawarddhana (Bhre Matahun) menguasai junk-junk perang yang berada di pelabuhan Kaeringan dan Teluk Regol.



Majapahit merupakan sebuah kerajaan agraris yang keletakkannya di Nusāntara di tengah jalur perdagangan/pelayaran antara bagian timur dan barat Nusāntara. Para saudagar dari timur Nusāntara membawa rempah-rempah (cengkeh dan Pala), sedangkan dari barat membawa hasil hutan (kapur barus, kemenyan, dan damar) dan produk dari Timur Tengah (kaca). Para saudagar ini bertemu di salah satu pelabuhan di wilayah Majapahit. Karena keletakkannya inilah Majapahit berusaha memonopoli perdagangan Nusāntara melalui pelabuhan-pelabuhannya di pantai utara Jawa bagian timur. Wajar jika para saudagar dari kerajaan-kerajaan kecil di Nusāntara memohon perlindungan pada Raja Majapahit sebagai *desantara kacayya*.

Berdasarkan sumber *Babad Lasêm* dan lokasi geografis Majapahit, dapat diperoleh gambaran bahwa Majapahit memang memerlukan junk-junk perang yang mungkin ukurannya lebih kecil tetapi mempunyai kelincahan yang tinggi. Junk-junk perang ini diperlukan untuk mengamankan perairan Majapahit di Laut Jawa dan pelabuhan-pelabuhannya di pantai utara Jawa seperti Lasêm, Tuban (Kambangputih), Sidhayu, Gresik, Surabaya, dan Canggü. Mengenai bentuk, apalagi teknologinya belum dapat diketahui dengan pasti karena hingga kini belum pernah ditemukan bukti runtuhnya.

13.2 Pelabuhan Surabaya

Nama Hujunggaluh yang disebutkan dalam Prasasti Kamalagyan (959 Śaka, 1037 Masehi) sebagai sebuah kota pelabuhan dan perniagaan yang terpenting pada masa Kerajaan Kadiri di Jawa Timur (Brandes 1913, 134-136). Kapal-kapal niaga dan para saudagar dari pulau-pulau lain berdatangan ke Hujunggaluh untuk berniaga (“..... *maparahu samanghulu mangalap bhanda ri hujunggaluh tka rikang para puhawang para banyaga sangka ring dwipantara, samanunten ri hujunggaluh*”). Pelabuhan ini terletak di daerah delta Brantas, kira-kira dekat kota Surabaya sekarang. Menurut Heru Sukadri, lokasi pelabuhan ini kira-kira di daerah penyaringan air bersih di Wonokromo.

Berita mengenai pelabuhan Hujunggaluh yang merupakan pendahulu dari pelabuhan Surabaya seolah-olah hilang begitu saja. Kemudian ketika pemerintahan Hindia-Belanda di Indonesia, aktivitas pelayaran dan perdagangan di Surabaya kemudian muncul kembali. Namun hingga abad ke-19, aktivitas bongkar muat barang dalam





Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya



Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya 1910.

ukuran kecil dilakukan di pusat kota Surabaya di tepi Kalimas dekat Jembatan Merah sekarang. Pelabuhan ini dikenal juga dengan nama *Pelabuhan Utama* atau *Pelabuhan Pasar Krempyeng*. Khusus untuk bongkar muat barang dari dan ke kapal besar dilakukan di tengah Selat Madura.

Kapal-kapal uap dengan tonase besar hanya dapat buang sauh di tengah selat Madura. Maka untuk membongkar dan memuat barang-barang kargonya digunakan tongkang atau kapal-kapal sekuner yang ukurannya kecil. Dari tengah selat Madura barang-barang tersebut dibawa ke pusat kota dengan menelusuri Kalimas hingga merapat di “pelabuhan utama” yang lokasinya di sekitar Jembatan Merah. Tempat ini dulunya merupakan pelabuhan tua untuk kota Surabaya. Keadaan seperti ini sangat mengganggu perputaran roda perekonomian Surabaya hingga akhir abad ke-19.

Akibat dari lambatnya roda perekonomian yang disebabkan karena belum adanya pelabuhan laut yang memadai, dan fasilitas-fasilitas tua di pelabuhan Jembatan Merah sudah tidak memadai lagi, maka timbullah gagasan untuk membangun pelabuhan baru. Untuk merealisasikan gagasan tersebut, maka pada tahun 1875 Ir. W. de Jongth ditugaskan untuk membuat rancangan pelabuhan yang memungkinkan kapal-kapal besar dapat merapat dan membongkar muatannya dengan leluasa. Namun rancangan inipun gagal karena dianggap terlampaui mahal.

Agaknya kebutuhan akan pelabuhan yang layak sudah sangat mendesak. Pada awal abad ke-20, Pemerintah Kolonial Belanda menugaskan Ir. W.B van Goor untuk membuat rancangan pelabuhan yang lebih realistis daripada yang dibuat oleh Ir. W. de Jongth tahun 1875. Setelah rancangannya selesai, ia kemudian mempresentasikan di hadapan pejabat-pejabat pemerintah. Agaknya pemerintah tertarik akan rancangan van Goor. Untuk itu pemerintah mendatangkan Prof. Dr. J. Kraus dan G. J. de Jongth untuk memikirkan bagaimana merealisasi gagasan van Goor yang dinilai cemerlang itu.

Sebagai realisasi gagasan van Goor itu, maka pada tahun 1910 dimulailah Pembangunan Tahap I Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Prof. Dr. J. Kraus menjamin bahwa pelabuhan yang sedang dibangun itu kelak dapat memudahkan pembangunan atau pengembangan Kota Surabaya. Perhitungan Kraus ternyata tidak meleset, terbukti hingga kini pelabuhan tersebut tetap berfungsi tanpa pembangunan perluasan, dan Surabaya dapat berkembang dengan pesat.

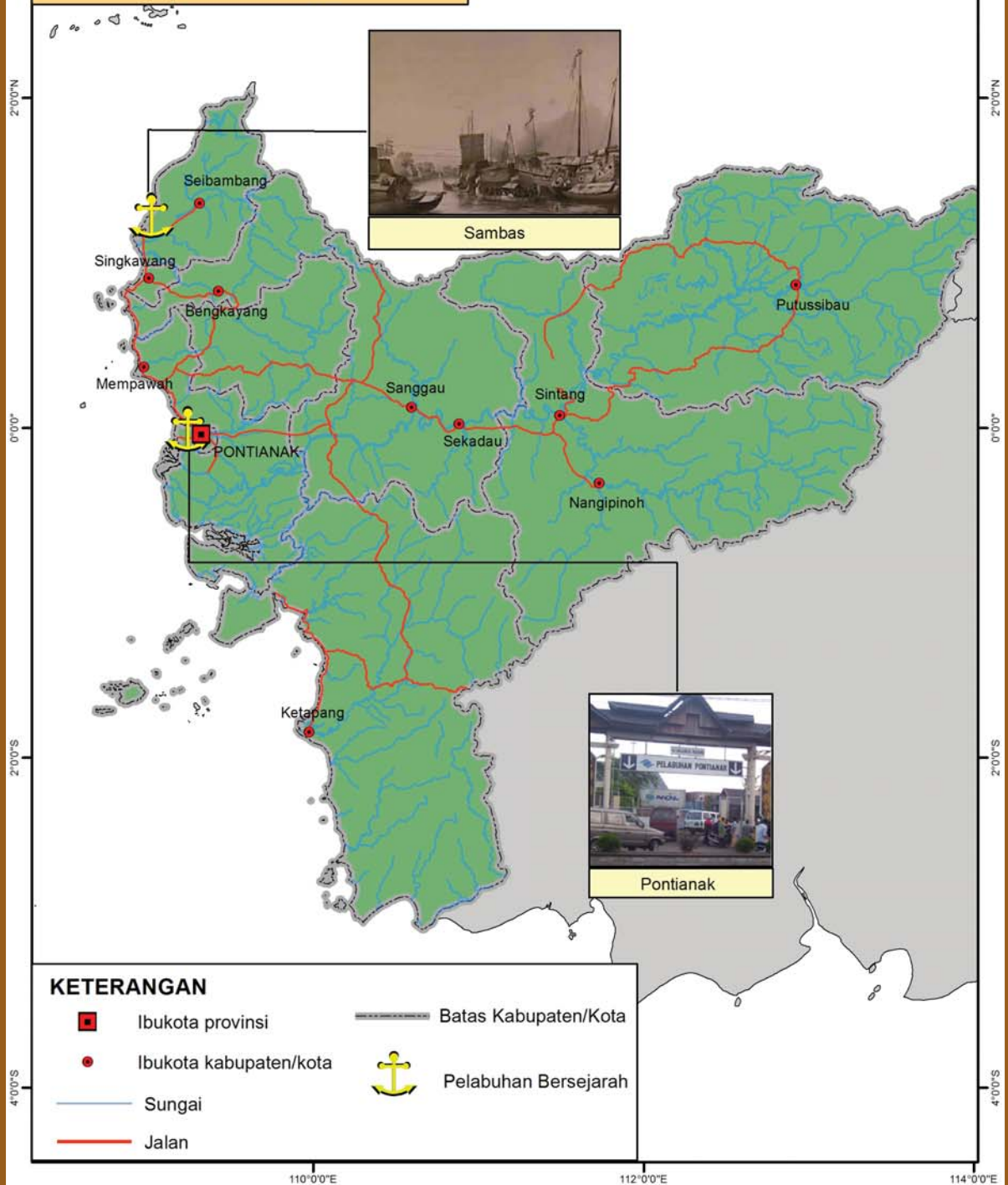


PELABUHAN BERSEJARAH PROVINSI KALIMANTAN BARAT



0 15 30
Km

LAUT CINA SELATAN



KETERANGAN

- Ibukota provinsi
- Ibukota kabupaten/kota
- Sungai
- Jalan
- Batas Kabupaten/Kota
- Pelabuhan Bersejarah

BAB XIV

Sambas: Pelabuhan di Tepi Muare Ulakan

Berbicara mengenai pelabuhan di Sambas tidak lepas kaitannya dengan perdagangan dan penyebaran agama Islam di Nusantara. Bermula dari perdagangan antarabangsa dan antarapulau di Nusantara yang secara tidak langsung bersamaan dengan penyebaran agama Islam. Akan tetapi kedatangan Islam di berbagai tempat di Nusantara tidaklah bersamaan, dapat tergantung dari situasi politik dan sosial-budaya daerah yang dikunjungi para pedagang. Sewaktu Śrīwijaya berjaya pada sekitar abad ke-7-8 Masehi, Selat Melaka sudah mulai dilalui oleh pedagang-pedagang Muslim dalam pelayarannya ke negeri-negeri di Asia Tenggara dan Asia Timur. Intensitas perdagangan yang cukup tinggi di kawasan Asia mungkin disebabkan oleh kegiatan kerajaan Islam di bawah Bani Umayyah di bagian barat maupun kerajaan Cina di bawah Dinasty T'ang di bagian timur. Sudah sepantasnya kalau kerajaan-kerajaan di sekitar Selat Melaka yang terlebih dahulu menganut agama Islam, karena selat ini merupakan jalur lalu-lintas perdagangan.

Dalam sejarah nusantara, proses islamisasi dimulai dari daerah sekitar selat yang ditandai dengan munculnya kerajaan-kerajaan bercorak Islam. Dalam hal ini, yang dimaksud dengan “islamisasi” adalah ketika para tokoh pimpinan di suatu daerah, terutama raja, keluarga dan para pemukanya telah memeluk agama Islam secara



resmi. Sebagai akibatnya sebagian besar rakyat ikut memeluk agama Islam, meskipun beberapa di antara mereka mungkin sudah lebih dahulu memeluk agama baru tersebut.

Dari Sumatera dan Semenanjung Tanah Melayu, proses islamisasi kemudian berlanjut ke Jawa. Di Jawa agama Islam berkembang untuk pertama kalinya di Gresik karena pada waktu itu Gresik sudah merupakan pelabuhan pusat perdagangan. Dari tempat ini kemudian agama Islam berkembang ke berbagai penjuru di nusantara, terutama pada tempat-tempat yang ada hubungan dagangnya, seperti Ternate dan Tidore di kawasan timur nusantara.

Islamisasi di Kalimantan mungkin berlangsung atau dimulai dari Kerajaan Brunei, karena pada masa itu Brunei merupakan pelabuhan dagang yang paling terkenal di Kalimantan. Sebelum muncul Kerajaan Banjarmasin, di sebelah barat laut pulau ini terdapat kota pelabuhan terkenal, yaitu Lawe dan Tanjungpura. Kedua tempat ini berseberangan dengan pantai utara Jawa. Karena itu hubungan perdagangan banyak dilakukan dengan kota-kota pelabuhan yang ada di pantai utara Jawa. Melalui Lawe dan Tanjungpura, dieksport emas, intan, bahan makanan, dan hasil hutan ke kota-kota yang ada di Jawa. Pada masa yang kemudian, kota-kota yang ada di Jawa lebih banyak berhubungan dengan Sambas, Sukadana, dan Banjarmasin. Gejala ini menunjukkan bahwa Lawe dan Tanjungpura sudah tidak penting lagi.

Sebelum kedatangan Islam di Kalimantan, nama Sambas telah disebutkan di dalam *Kakawin Nāgarakērtāgama* sebagai salah satu kerajaan yang mohon perlindungan pada raja Majapahit. Ini berarti, pada waktu itu Sambas sekurang-kurangnya telah dikenal di Majapahit (Jawa). Dikenalnya Sambas bisa jadi karena keletakan dan fungsinya sebagai kota pelabuhan dan ada sumberdaya alam yang mendukung kelangsungan hidup pelabuhan tersebut. Dilihat dari keletakan geografisnya, Sambas terletak di daerah pertemuan sungai besar yang tidak jauh dari laut lepas. Pada masa yang kemudian, ketika perdagangan sedang ramai Sambas telah tumbuh menjadi sebuah kota pelabuhan yang besar. Dan pada akhirnya menjadi sebuah kota pusat pemerintahan dalam bentuk kesultanan.

Kesultanan Sambas merupakan kesultanan kecil yang kurang dikenal dalam per-caturan sejarah Nusantara. Latar belakang sejarah berdirinyapun berkaitan dengan





Kehidupan rakyat di tepi sungai Sambas.

Kesultanan Brunei yang letaknya jauh di timurlaut Sambas. Menurut Sejarah Brunei, Kesultanan Sambas didirikan oleh Pangeran Sulaiman, putra Pangeran Raja Tengah, pada tahun 1619. Pangeran Raja Tengah adalah putra kedua dari Sultan Muhammad Hasan yang memerintah di Brunei pada tahun 1582-1598. Pangeran Raja Tengah kemudian dipercaya untuk membawahi wilayah Serawak. Dari pangeran inilah di kemudian hari terbentuk dinasti kesultanan yang memerintah Sambas.

Naskah *Silsilah Raja-raja Sambas* yang ditulis pada abad ke-17 menceritakan tentang pembentukan Dinasti Sambas melalui perkawinan silang antara Pangeran Raja Tengah dari Brunei, Sukadana, dan Sambas (Kratz 1980, 254-267). Berkat perkawinan Raden Sulaiman dan E.A. Bungsu (anak Ratu Sepudak), telah lahir Raden Bima. Kemudian Raden Bima mendapat hak berdasarkan keturunan untuk menjadi raja Sambas dengan gelar Sultan Muhammad Tajuddin dan membangun istananya sendiri, terpisah dari istana cikal bakal raja Sambas. Lokasi keraton di Muare Ullakan di daerah pertemuan sungai Sambas, Sambas Kecil, dan Teberau. Bangunan keraton ini bukan bangunan keraton yang sekarang ini.



Kedatangan bangsa Eropa ke Nusantara telah memberi banyak informasi, namun Sambas baru dikenal luas mulai awal abad ke-17 Masehi. Kemunculannya pada peta-peta Portugis menempatkan pelabuhan itu masih cukup penting bagi para pedagang Eropa. Berkaitan dengan aktivitas perdagangan, kebanyakan sejarawan mengacu pada sumber primer Belanda yang disebut *Daghregister* yang dibuat di Batavia pada tahun 1624-1682 untuk kepentingan *Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC)*. Dengan mengacu pada catatan harian ini Meilink-Roelofs menyatakan bahwa Sambas muncul sebagai pelabuhan penting pada awal abad ke-17 (Meilink-Roelofs 1962), bersama-sama dengan pelabuhan tetangganya seperti Sukadana, Kotawaringin, Banjarmasin menggantikan pelabuhan-pelabuhan yang pernah ada sebelumnya (Lawe, Sampit, Quodomdom, dan Tanjungpura) (Cortese 1944, 224-226).

Catatan perjalanan Alexander Hamilton yang berkunjung ke pelabuhan-pelabuhan Kalimantan Barat termasuk Sambas pada tahun 1688-1727, menyebutkan bahwa Sambas merupakan satu-satunya kota penting di selatan sebuahanjung (Tanjung Datu). Sumber Kartografi lain sebagai penunjang, yaitu peta yang dibuat oleh Joan Blaeu (1654), menunjukkan bahwa Sambas terletak pada sebuah delta sungai besar di bawah Tanjung Datu.

Berdasarkan sumber-sumber *VOC*, van Dijk juga mengungkapkan bahwa sejak 1604, para perunding Belanda (Pieter Aert) sudah berada di Sukadana (Dijk tt). Kemudian pada tahun 1608, perunding tersebut kembali dengan membawa 633 buah intan dengan total 257 karat. Pada tahun 1609, ia menandatangani kontrak dengan Sultan Sambas, dalam upayanya memutus dominasi Brunei di kesultanan itu dan membangun sebuah kilang disana. Akan tetapi Belanda lebih banyak berhubungan dengan Sukadana yang letaknya jauh di selatan.

Pada awal abad ke-19 banyak sumber Eropa membuat deskripsi tentang Sambas tahun 1812. Salah satu di antara yang berkunjung ke Sambas adalah Hunt. Diceriterakannya bahwa Sambas merupakan sebuah permukiman di sebuah delta. Sungai yang membentuk delta tersebut mempunyai dua cabang. Cabang yang ke utara menuju Kinibalu, sedangkan cabang yang ke selatan menuju Sungai Landak, tempat penambangan emas.



Aktivitas penambangan emas diberitakan oleh Earl yang berkunjung pada tahun 1834. Tambang-tambang emas pada waktu itu berada di sekitar Sambas, Montrado, dan Mandor. Selanjutnya ia menceritakan besarnya produksi emas, organisasi kerja, teknik penambangan, dan hubungan dagang antara penambang Cina dan Kesultanan Sambas dan Mempawah.

Sumber lain diperoleh dari catatan Pfeiffer yang berkunjung ke Sambas pada tahun 1852. Dituliskannya bahwa daerah Sambas sangat miskin; kota itu hanya dihuni oleh beberapa ribu orang saja, dan banyak orang Cina yang berdiam di dalam perahu. Di mana-mana terjadi pemborosan makanan dan minuman terutama tuak. Orang-orang Belanda digambarkan hidup dengan penuh “kebebasan” dengan perempuan lokal sebagaimana orang-orang Perancis melakukannya di Otahcite. Sangat berbeda dengan orang-orang Inggris di Singapura dan Sarawak serta koloni-koloninya yang lain yang pernah dilihatnya.

Pada sekitar tahun 1830-an, Veth menceritakan perjalanannya ke Borneo (Veth 1854-1856). Di dalam bukunya ia menggambarkan aktivitas perdagangan maritim



Jung-jung Cina berlabuh di pelabuhan Muare Ulakan, Sambas.

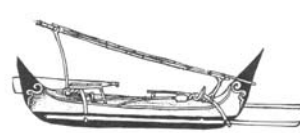
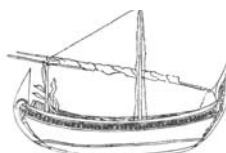


di tempat-tempat yang dikunjunginya. Sekitar 15-20 buah kapal layar berangkat dari pelabuhan Sambas dan 20-30 buah perahu besar lain dari Mempawah untuk tujuan Singapura dua kali setahun membawa bijih emas (pada waktu itu intan menjadi produk kedua). Sementara itu, orang-orang Cina membawa sendiri ke negerinya.

Jika didasarkan pada sumber sejarah yang sampai kepada kita, pada masa pertumbuhan dan perkembangan Islam di Nusantara, Sambas sudah dapat dikatakan kota. Dari letak geografisnya, seperti halnya kota-kota lain Sambas terletak di muara pertemuan sungai besar. Kota Sambas dapat dikatakan sebagai sebuah kota yang bercorak maritim di mana kekuatan militernya terletak pada tentera laut. Dalam hal ini sesuai dengan alam budaya Melayu yang lebih menekankan pada urusan perdagangan dan kelautan.

Masyarakat kota pusat kerajaan maritim lebih menitikberatkan kehidupannya pada perdagangan, yaitu suatu ciri yang erat berhubungan dengan kenyataan bahwa para saudagar lebih sesuai hidup dalam masyarakat kota bercorak maritim. Kekuatan militernya lebih dititikberatkan pada tentera laut, suatu ciri penting pula dan erat berhubungan dengan suasana politik serta perluasannya (Lensky 1966, 191-192). Namun agaknya Kesultanan Sambas bukan merupakan sebuah kesultanan yang kuat, karena tidak pernah tampil dalam sejarah nusantara bahkan pernah menjadi bagian dari Banjarmasin.

Pada zaman setelah kedatangan Islam di Nusantara, di wilayah Kalimantan Barat juga berkembang agama Islam, namun tidak sepesat kawasan lain di Nusantara. Kerajaan yang bernaung Islam di Kalimantan Barat dalam sejarah tidak pernah menjadi pusat budaya dan siar Islam. Beberapa kerajaan yang terdapat di Kalimantan Barat, seperti Kesultanan Pontianak, Kesultanan Mempawah, dan Kesultanan Sambas tidak pernah “menjadi besar” dan permukimannya bersinambungan hingga masa sekarang. Ada petunjuk mungkin kesultanan/permukiman yang terdapat di Pontianak-lah yang terus bersinambungan. Namun dalam sejarahnya memerlukan proses yang lama karena aktivitas yang dilakukan penduduknya kurang dinamis jika dibandingkan dengan tempat lain di Nusantara. Di sini tidak tampak adanya kerjasama dan persaingan antar individu atau antar kelompok yang dapat menimbulkan terjadinya perkembangan masyarakat yang homeostatis menjadi masyarakat yang kompleks dan heterogen. Tentu saja, pemicunya adalah aktivitas perdagangan regional maupun antarabangsa.



Pada masa awal sejarah, permukiman awal di Sambas memang terletak di tepian sungai Sambas. Melihat tinggalan budayanya, indikator permukiman ini tidak menunjukkan adanya perkembangan menjadi sebuah permukiman besar. Sebuah penelitian yang dilakukan oleh tim dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, menemukan petunjuk bahwa permukiman awal Islam di Sambas mengambil lokasi di daerah hulu dari tempatnya yang sekarang ini, yaitu di Situs Kota Tua. Dari Situs itu ditemukan indikator permukiman awal Kesultanan Sambas, mungkin awal berdirinya pada sekitar abad ke-17 Masehi. Pada masa yang kemudian, permukiman yang sudah membentuk menjadi kota ini, mengambil lokasi yang lebih strategis lagi, yaitu di daerah pertemuan sungai Sambas.

Keraton sebagai pusat pemerintahan dibangun menghadap barat ke Sungai Sambas. Seperti umumnya keraton dari zaman kesultanan, Keraton Sambas mempunyai bidang tanah lapang yang disebut alun-alun. Letaknya di sebelah barat bangunan keraton. Di sebelah selatan alun-alun terdapat bangunan *Masjid Jami'* yang dibangun pada tahun 1887. Tata-letak ini yang membedakannya dengan keraton-keraton yang ada di Jawa. Arah hadapnya tergantung di mana keberadaan bangunan keraton terhadap sungai.



Masjid Raya Sambas di Kampung Sambas dulunya merupakan masjid kesultanan Sambas.



PELABUHAN BERSEJARAH PROVINSI SULAWESI SELATAN



0 7,5 15
Km



Makassar

KETERANGAN



Ibukota provinsi



Ibukota kabupaten/kota

— Sungai

— Jalan

— Batas Kabupaten/Kota



Pelabuhan Bersejarah

LAUT FLORES

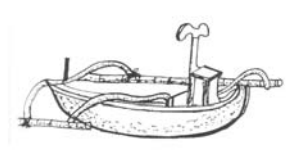
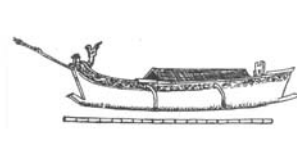
120°0'0"E

BAB XV

Peran Pedagang Bugis-Makasar dan Pelabuhan Makasar dalam Pelayaran dan Perdagangan di Nusantara

Peran orang-orang Bugis-Makasar dalam pelayaran di Nusantara sudah berlangsung sejak abad ke-16. Pada waktu itu kerajaan-kerajaan di Sulawesi Selatan, seperti Gowa dengan pelabuhannya di Makasar, Bone, Wajo, Luwu, dan lain-lainnya merupakan kerajaan dagang yang kuat. Kekuatan perdagangan laut ini didukung oleh penduduk yang mayoritas hidup dari hasil laut dan perniagaan di laut. Sudah sejak sebelum abad ke-16, mereka memperdagangkan produk-produk rempah-rempah dari Maluku untuk dipertukarkan dengan membawa barang-barang yang dibeli dari Jawa dan Malaka, seperti beras, tekstil, barang-barang logam, sutera, porselain, dan lain lain.

Namun persebaran orang Makasar dan Bugis secara besar-besaran dan tidak hanya sekedar berdagang, tetapi juga berpindah tempat, mengakibatkan orang Bugis dan Makasar menetap di kepulauan Riau, Jawa Timur, dan kepulauan Nusa Tenggara. Keadaan ini dipicu oleh penaklukan kerajaan Gowa-Tallo yang bersuku Makasar terhadap kerajaan-kerajaan Bugis, seperti Wajo, Bone, Luwu, dan lain-lainnya. Penaklukan oleh orang-orang Makasar ini membuat banyak orang-orang Bugis yang pindah dan menyebar ke seluruh Nusantara, terutama di daerah sekitar Sumatera Timur dan Semenanjung Malaya. Sementara itu pengungsian besar-besaran dilakukan oleh orang-orang Makasar pasca penaklukan Kerajaan Gowa-Tallo oleh



kekuatan militer VOC dalam Perang Makasar 1666-1669. Dalam catatan sumber-sumber Belanda, sejak perjanjian Bongaya, 1667, yang menandai kekalahan Kerajaan Gowa, membuat bangsawan Makasar dan para pengikutnya merasa terhina dan pergi meninggalkan tanah Makasar. Pengungsian besar-besaran terjadi pada tahun 1669 ketika secara final VOC mengalahkan pemberontakan orang Makasar, terlebih lagi ketika Arung Palakka, penguasa Bone, menjadi pemimpin utama di wilayah Sulawesi Selatan. (Andaya 1995:119-120)

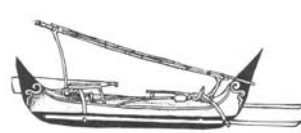
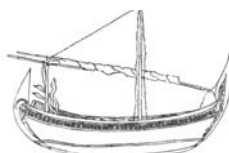
Perang Makasar (1666-1668) sebenarnya dipicu oleh perang dagang antara Kerajaan Makasar yang menjadikan pelabuhannya bebas dikunjungi oleh kapal-kapal dari Eropa ataupun dari Asia dan Nusantara, dengan pihak VOC yang ingin memaksakan monopoli. Pelabuhan Makasar dianggap menyaingi perniagaan VOC. Keinginan VOC untuk mengontrol jalur perniagaan laut, ditolak oleh Sultan Hasanuddin. Dalam kebudayaan bahari yang dimiliki oleh orang Makasar, mereka memiliki filosofi bahwa secara umum laut adalah milik bersama, siapapun boleh melayarinya.

Permintaan VOC agar Sultan menerima monopoli perdagangan di Makasar ditolak oleh Sultan Hasanuddin. Bahkan Sultan mengatakan:

“Tuhan telah menciptakan bumi dan lautan, telah membagi-bagi daratan di antara umat manusia. Tetapi mengaruniakan laut untuk semuanya. Tak pernah kedengaran larangan buat siapapun untuk mengarungi lautan.” (Lapian 1984:37)

Jawaban ini meneguhkan semangat orang-orang Makasar untuk melawan tindakan yang memaksakan kehendak, padahal sudah sejak lama, perniagaan laut di Asia Tenggara ini berjalan dengan sistem pasar bebas. Pihak penguasa hanya mengontrol keamanan laut dan pelabuhan dengan menarik cukai atas bermacam mata dagangan. Bahkan para penguasa juga menjadi kaya karena menjadi juragan atau pemilik kapal-kapal dagang. Namun sejak kekalahan dalam Perang Makasar banyak bangsawan, saudagar, dan pelaut Makasar yang meninggalkan kampung halamannya pergi merantau ke seluruh kepulauan Nusantara.

Sementara itu sebagian besar bangsawan Bugis di Wajo yang menjadi sekutu Kerajaan Gowa-Tallo juga melakukan pengungsian setelah ibukota kerajaan di Tosora



dihancurkan oleh VOC. Peperangan yang terjadi kemudian pada pertengahan abad ke-18 antara Kerajaan Bone melawan Kerajaan Gowa-Tallo dan Kerajaan Wajo juga makin menambah besar jumlah penduduk yang mengungsi. Namun para pengungsi Makasar dan Bugis generasi awal telah beradaptasi dengan baik di lingkungan barunya. Kebanyakan orang Bugis kemudian menetap di wilayah kepulauan Riau dan Semenanjung Malaya, sementara orang Makasar di Jawa dan Madura. Sedangkan dalam jumlah kecil mereka menyebar hampir di seluruh wilayah kepulauan Indonesia. (Andaya 1995:120-121)

Dalam proses awal adaptasi, Andaya melihat bahwa para pengungsi Makasar awalnya mengalami kegagalan karena sifat mereka terus memusuhi VOC, sehingga di Jawa Timur, Karaeng Galengsung dan pengikutnya, mendukung pemberontakan Trunojoyo melawan Mataram dan VOC, yang pada akhirnya mengalami kekalahan pada tahun 1679. Hal yang sama juga terjadi di Banten ketika Karaeng Bontomarannu tiba di Banten dengan 800 orang pengikutnya dan mendapatkan tempat tinggal dari Sultan Banten, sampai kemudian ditinggalkan akibat perang antara VOC dan Banten tahun 1680. (Andaya 1995:121-125)

Sebaliknya menurut Andaya, para pengungsi dari Bugis tidak memposisikan sebagai musuh VOC dengan tidak mendukung perlawanan penguasa setempat terhadap VOC. Sehingga orang-orang Bugis ini relatif tidak dicurigai oleh VOC. Para bangsawan Bugis dan pengikutnya yang berada di tanah Semenanjung Malaya justru diminta bantuan oleh Sultan Johor, Abd al-Jalil untuk melawan saingannya, Raja Kecil, yang ingin merebut tahta dengan bantuan Orang Laut. Setelah musuhnya berhasil dikalahkan, Sultan memberikan daerah kepulauan Riau sebagai tempat tinggal orang-orang Bugis. Pada abad ke-18, para bangsawan Bugis ini kemudian membentuk kerajaan yang otonom di kepulauan Riau. (Andaya 1995:125-128)

Dampak lain yang terjadi pada abad ke-18 adalah munculnya jaringan perdagangan laut antara kepulauan Riau dan Sulawesi

Perahu Padewakang, Makasar





Pasar Makassar tempo dulu.

Selatan. Perniagaan ini menjadikan Riau sebagai daerah yang menjanjikan keuntungan besar karena lalu-lalang kapal-kapal dagang Bugis yang berdatangan dari Jawa dan Sulawesi Selatan, tanah air orang Bugis. Selain itu pada abad ke-18, orang-orang Makasar sudah mulai beralih sikap hanya menjadi pelaut dan pedagang, dan bersama-sama orang Bugis mengarungi lautan di Nusantara dengan kapal-kapal *padewakang* dan *pinisinya* yang besar dan kuat.

Kegiatan dagang dan perantauan orang Bugis dan Makasar menyebar ke banyak wilayah di kepulauan Nusantara. Kepulauan Maluku yang banyak menghasilkan rempah-rempah merupakan tujuan utama pelayaran mereka. Kehadiran pelaut dan pedagang Bugis-Makasar pun tidak ketinggalan. Sejak abad ke-16, di Pelabuhan Ternate terdapat komunitas pedagang Makasar yang menetap di sana, sebuah tempat di tepi pantai dekat Benteng *Oranje* milik Belanda, yang bernama *kampung* Makasar. Kampung ini sampai abad ke-19 merupakan kampung yang tidak hanya didiami oleh orang Makasar tetapi juga dari para pedagang Jawa dan Melayu. Selain di Ternate pelaut Bugis-Makasar juga menetap di Ambon, sampai abad ke-19. Kampung-kampung muslim ini juga didiami oleh pelaut dari Mandar, Melayu, dan Jawa. Pelayaran kapal-kapal *padewakang* itu juga menyinggahi pulau-pulau di Banda, Kei dan Aru (Leirissa 2000, 619-633).

Dalam peta yang dibuat oleh orang Bugis, kita dapat melihat begitu luasnya pelayaran yang dilakukan oleh perahu-perahu Bugis. Kajian Le Roux atas peta yang ditemukan di perkampungan bajak laut di Santhel yang terletak di Teluk Sekana di Pulau Singkep tahun 1854, menggambarkan peta-peta wilayah di seluruh Nusantara, sebagian Asia Tenggara, Australia Utara, dan wilayah Cina. Nama-nama daerah seperti Kalantang (Kelantan), Djoro' (Johor), Atje (Aceh), Palimbang (Palembang), Sibiro' (Siberut), Ballitong (Belitung), Poelo Lao' (Pulau Laut), Tjinabaloe (Kinabalu), Koetaringang (Kotawaringin), Taranate (Ternate), Koeantong (Kanton), Saiang (Siam), Pigo (Pegu), Maladiwa (Maladewa), Tana Palawang (Pulau Palawan), Mangindano (Mindanao), *Marege'* (Australia Utara), dan lain-lain. Dari Nama-nama tempat yang terdapat



dalam peta Bugis ini menunjukkan luasnya pengetahuan tentang daerah-daerah di Asia Tenggara, Filipina Selatan, Australia Utara, dan Cina. Peta itu juga menunjukkan rute dan tujuan pelayaran kapal-kapal Bugis sebelum pertengahan abad ke-19. (Le Roux 1935:706-714)

15.1 Pelabuhan Somba Opu, Makassar

Sejak masa pra-kolonial, pelabuhan Makassar (Somba Opu) sudah dikenal sebagai pintu ke kawasan timur Indonesia. Kota yang terletak di ujung selatan pulau Sulawesi ini memiliki sejarah yang panjang sebagai Bandar niaga yang kosmopolitan.

Hingga akhir abad XV Makassar belum merupakan pusat perdagangan di Indonesia. Perubahan besar segera terjadi pada abad XVI ketika terjadi eksodus pedagang muslim dari Malaka yang direbut oleh Portugis pada tahun 1511 menuju ke Makassar. Menetapnya para pedagang muslim di Makassar merupakan fondasi bagi terbentuknya sebuah pelabuhan entrepot baru di Nusantara bagian timur.

Kerajaan Gowa dan Tallo dapat menjadikan Makassar sebagai pusat pengumpulan dan distribusi rempah-rempah. Untuk membuat para pendatang betah tinggal di Makassar, mereka mendapatkan jaminan tertulis atas keselamatan dan keamanan dari penguasa. Kerajaan Gowa-Tallo juga mengirimkan orang-orangnya ke Maluku untuk melakukan perdagangan dan barter dengan produsen rempah-rempah secara langsung.

Jaringan yang dikembangkan itu menjadi ancaman bagi Portugis yang memiliki ambisi untuk menguasai jalur perdagangan rempah-rempah. Namun demikian pada abad XVI Portugis kurang memiliki kekuatan untuk memaksakan monopoli. Setelah Malaka yang pada tahun 1641 dikuasai Portugis berhasil direbut oleh Belanda. Pedagang Portugis mengungsi ke Makassar. Tidak kurang dari 3000 orang pengungsi Portugis kemudian bertempat tinggal di pelabuhan Makassar. Demikian juga orang-orang India banyak yang bermukim di sini dan menjadi salah satu kelompok 'moneylender' dan perdagangan yang utama di kota ini. Beberapa kerajaan yang berdaulat di Asia juga mengirimkan perwakilan mereka ke Makassar seperti dari Aceh dan Goloncoda (India) untuk membantu warga mereka yang berdagang di sini. Dengan cepat Makassar tumbuh sebagai kota dagang yang kaya yang didasarkan pada





Pelabuhan Makasar abad ke-17

kebijakan terbuka untuk pedagang asing sebagaimana kerajaan Malaka pada dua abad sebelumnya.

Para pedagang Melayu, Portugis, pedagang lokal, pedagang Denmark, dan Inggris, semuanya terlibat aktif dalam perdagangan tekstil India dengan rempah-rempah Maluku yang harus berhadapan dengan sistem monopoli VOC.

Dasar-dasar kemajuan ekonomi Makassar tidak hanya faktor strategis sebagai entrepot yang menghubungkan kawasan Laut Jawa, Selat Makassar, Laut Sulawesi, Laut Banda, dan jaringan lokal lainnya serta perdagangan jarak jauh dengan Cina, India dan Eropa, tetapi juga sebagai produsen komoditi perdagangan penting, terutama beras. Jangkauan jaringan perdagangannya telah mencapai hampir seluruh kawasan Nusantara, Australia Utara, kepulauan Filipina, Makao, Cina, dan beberapa kota pelabuhan di Semenanjung Malaya.

Sebagai masyarakat yang bersifat pluralistik (karena terdiri dari banyak sukubangsa, ras dan agama), sistem politik di Makassar cukup terbuka dalam mengakomodasikan berbagai kepentingan untuk kemajuan perdagangannya. Keterbukaan ini juga bisa dilihat dari kesediaan penguasa setempat untuk menerima apa yang dalam masyarakat modern disebut sebagai 'modernisasi'. Mereka berusaha untuk mendapatkan kemajuan dari teknologi dan hal-hal baru yang dipandang bermanfaat dari orang-orang asing yang datang di Makassar. Dua tokoh terkenal yang memiliki sikap progresif seperti ini adalah Karaeng Matoaya dan Pattingaloang. Mereka mampu menyerap pengetahuan para pendatang di Makassar. Keduanya mampu menguasai teknik pembuatan kapal Eropa dan Cina, pembuatan dan penggunaan 'peta nautis' yang waktu itu sudah lazim digunakan pelaut Eropa, dan mencetak uang logam.

Masa pemerintahan Matoaya (1593-1610) juga merupakan periode ketika Makassar mengadopsi Islam. Dari satu sisi, Islamisasi di Makassar merupakan bagian dari politik pembangunan perdagangan yang sangat jenius, sebab sebagian besar perdagangan di Nusantara waktu itu berada di tangan orang-orang Islam. Sudah barang tentu pengadopsian unsur budaya asing bukan hanya untuk kepentingan mode dan



imitasi tetapi juga untuk memenuhi kebutuhan lokal. Orang Bugis dan Makassar menciptakan sendiri alphabet untuk membuat bahasa mereka sebagai simbol yang mudah dipahami oleh semua kelompok pedagang baik untuk kepentingan hukum maupun bisnis. Mereka memiliki alphabet yang relatif sama meskipun bahasanya sangat berbeda.

Kemajuan yang di capai Makassar dengan sistem perdagangan ‘bebas’ menjadi ancaman VOC yang sedang bergiat untuk menegakkan sistem monopoli perdagangan rempah-rempah di Nusantara. Para pedagang Makassar mampu menembus monopoli Belanda yang telah ditegakkan di Maluku. Berpuluh-puluh tahun Belanda menunggu waktu yang tepat untuk menduduki Makassar. Baru pada akhir tahun 1660-an VOC, dengan bantuan Bone, berhasil menguasai perairan ini dengan cara menghancurkan secara langsung kekuatan kerajaan gabungan Gowa-Tallo dan Wajo. Meskipun perang Makassar telah berakhir dengan Perjanjian Bongaya pada tahun 1669, namun persetujuan di antara dua pihak masih terus berlangsung. Apalagi VOC selalu berusaha untuk mencegah setiap usaha untuk membangkitkan kembali kekuasaan Bugis-Makassar di manapun.

Meskipun masih terjadi perlawanan pada tahun 1668 untuk menentang perjanjian tersebut, namun kekuatan VOC dapat menindasnya dan perjanjian disahkan kembali tahun 1669. Dengan adanya pemaksaan monopoli ini perdagangan Makassar memudar dan lesu. Hal ini juga berarti bahwa jaringan perdagangan Makassar yang telah berkembang lebih dari satu abad sebelumnya menghadapi tantangan yang berat.

Monopoli VOC ternyata tidak bisa membuat Makassar lebih berkembang dan juga tidak membuat Belanda bisa sepenuhnya mengontrol perdagangan rempah-rempah. Belanda tidak mampu melawan arus perdagangan bebas di kawasan ini. Setelah mengalami kegagalan dan klarasikan ditambah lagi dengan munculnya Singapura sebagai pelabuhan bebas yang menyedot perdagangan Hindia Belanda, maka pada tahun 1846 Makassar dideklarasikan sebagai pelabuhan bebas dan diproyeksikan menjadi pelabuhan utama di kawasan timur Indonesia yang dapat menandingi dominasi perdagangan Singapura. Setelah hampir dua abad terkungkung dalam belenggu monopoli VOC, akhirnya Makassar kembali memperoleh karakternya sebagai pelabuhan internasional sebagaimana yang pernah dialami pada masa pra-kolonial. Selama dibuka sebagai pelabuhan bebas, terjadilah ekspansi armada yang



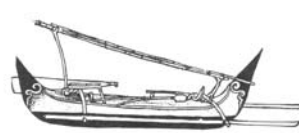
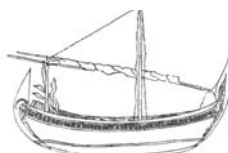
berbasis di Singapura ke Makassar yang kemudian dirasakan sangat merugikan pemerintah kolonial. Oleh karena itu setelah memiliki armada kapal yang kuat sejak akhir abad XIX, Belanda mencabut status pelabuhan bebas bagi Makassar.

Ketika Makassar tidak lagi menjadi pelabuhan bebas pada tahun 1906, pola pelayaran antar daerah telah terbentuk dengan dukungan dari KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*), RL (*Rotterdamsche Lloyd*), SMN (*Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'*), JCJL (*Java-China-Japan Line*) dan berbagai perusahaan pelayaran asing seperti OSSC (*Oriental Steam Shipping Company*), DADG (*Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft*), NDL (*Noorddeutsche Lloyd*), dan beberapa armada kapal Cina yang berbasis di Singapura. Makassar bertindak sebagai transito bagi komoditi, terutama kopra, dari kawasan timur kepulauan Indonesia yang akan diekspor ke Eropa, Jawa, Singapura dan Amerika. Selain itu Makassar mengekspor kembali barang-barang dari luar ke berbagai daerah di kepulauan Indonesia bagian timur.

15.2. Pelabuhan Makasar sebagai Pusat Perdagangan Tripang di Kawasan Indonesia Timur

Kapal-kapal yang umum dipakai oleh orang Bugis dan Makasar adalah kapal jenis *padewakang* (bahasa Makasar) atau *padduakeng* (bahasa Bugis). Jenis kapal *padewakang* atau *padduakeng* adalah jenis perahu berbadan besar yang umum dibuat pada abad ke-19, seperti halnya *pinisi*. Kapal jenis ini merupakan pengembangan dari jenis perahu *patorani* yang umum dibuat oleh orang Bugis-Makasar pada abad ke-18. Kapal jenis *patorani* dengan bobot sampai 50 ton, dan *padewakang* seringkali digunakan untuk mencari tripang di pantai utara Australia selama abad ke-18. Kapal *padewakang* memiliki dua lantai, dengan tiga tiang tripot dengan layar berbentuk segitiga. (Horridge 1981:19) Secara umum jenis kapal *padewakang* rata-rata bermuatan 10-15 koyang, atau setara dengan 20-30 ton, namun kadang-kadang terlihat jenis kapal *padewakang* yang dapat mengangkut muatan sebanyak 120-140 ton. (Sutherland 2000: 454)

Dalam pengamatannya tentang pelayaran perahu-perahu di pantai barat Sulawesi sekitar tahun 1917, L. van Vuuren, melaporkan jenis-jenis kapal yang dipakai oleh para pedagang Bugis, Makasar, dan Mandar. Ada empat jenis perahu yang sering dipakai untuk mengangkut barang dan mencari ikan. Pertama, *padewakang* yang



dapat mengangkut barang sebanyak 7-15 koyang (14-30 ton) dengan awak kapal 8-13 orang, jenis kedua, *palari*, jenis yang lebih kecil dari *padewakang* yang mampu memuat 4-5 koyang (8-10 ton) barang dengan awak kapal sejumlah 6 orang, ketiga, *pinisi* yang merupakan adaptasi dari jenis kapal *schoener*, mampu mengangkut 3-5 koyang (6-10 ton) dengan awak kapal 6 orang, dan terakhir perahu *pakoer*, jenis ini sering dipakai untuk menangkap ikan dengan muatan 30-40 pikul dan diawaki oleh 5 orang (Vuuren 1917). Dengan kapal-kapal inilah mereka melakukan perdagangan dengan bagian-bagian wilayah Maluku Nusa Tenggara untuk dibawa ke Makasar dan juga ke Singapura, pelabuhan dagang yang ramai dibangun Inggris pada tahun 1819.

Pelayaran para pelaut Bugis-Makasar juga merambah daerah-daerah di sebelah selatan Sulawesi.. Kapal-kapal mereka seringkali berlayar ke kepulauan Nusa Tenggara untuk membeli kayu cendana, kayu sapan, lilin, kuda, dan tripang. Daerah Nusa Tenggara, daerah Bima dan Manggarai merupakan daerah taklukan Kerajaan Gowa-Tallo sejak abad ke-16, terutama Kerajaan Bima, namun kekuasaan politik Kerajaan Gowa ini hancur bersamaan dengan kekalahan Gowa melawan VOC dalam perang Makasar (1666-1669). Meskipun begitu pada abad-abad selanjutnya Nusa Tenggara tetap menjadi daerah tujuan perdagangan laut yang dilakukan oleh orang-orang Makasar dan juga Bugis. Keterlibatan para pedagang Makasar dan Bugis itu tidak dapat disangkal telah membangkitkan dinamika perdagangan di Nusa Tenggara sampai abad-abad berikutnya (Parimarta 2002).



Pelabuhan Makasar pada 1890



Mercusuar di Pelabuhan Makasar awal abad ke-20

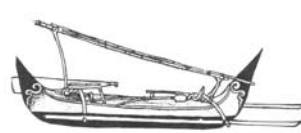
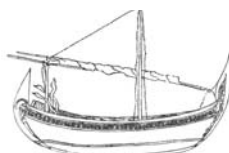


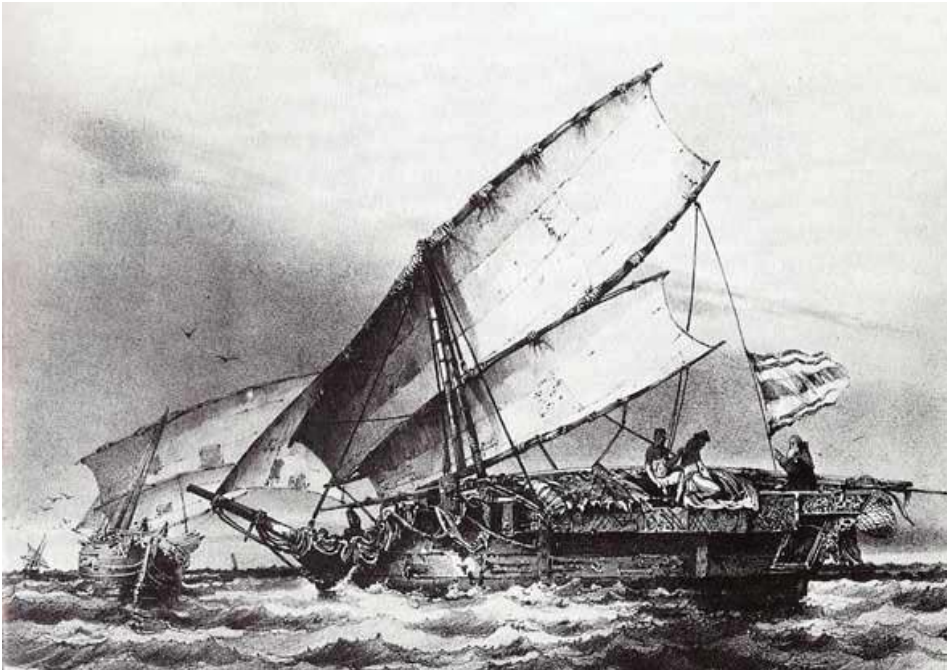
*Pelabuhan Makasar
awal abad ke-20*



Peran para pedagang Bugis-Makasar yang melayari beberapa pulau di kepulauan Sunda Kecil atau Nusa Tenggara sedah lama berlangsung sejak abad ke-16-17. Diaspora sukubangsa Makasar dan Bugis, juga merambah ke wilayah di selatan jazirah Sulawesi Selatan. Sejak abad ke-16 orang-orang Bugis-Makasar sudah hadir di kepulauan Sunda Kecil, dan pada abad ke-19 perahu-perahu Bugis-Makasar membawa barang-barang dari Singapura untuk dijual di Bali, Lombok, dan Sumbawa. Mereka juga mempertukarkan hasil dari Jawa ke Nusa Tenggara dan juga sebaliknya. Dominasi kapal-kapal Bugis-Makasar ini cukup kuat karena tidak banyak penduduk setempat yang memiliki armada kapal *pinisi* milik orang Bugis-Makasar (Horridge 1981,17). Orang Bali misalnya hanya memiliki jukung yang tidak dapat berlayar jauh. Sedangkan kapal-kapal Bugis-Makasar atau *pinisi* dapat mencapai berat 30 ton bobotnya.

Selain itu kapal-kapal Bugis-Makasar ini juga menyelundupkan senjata dan opium yang dimonopoli perdagangannya oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda. Perdagangan budak juga merupakan mata dagangan yang diperjualbelikan oleh pedagang Bugis-Makasar. Kapal-kapal Bugis-Makasar ini juga seringkali melakukan perompakan terhadap kapal-kapal asing dan juga daerah-daerah yang bisa mereka rampas dan juga untuk mendapatkan budak. Kadang-kadang sekelompok pelaut Bugis-Makasar juga membantu penguasa-penguasa setempat untuk melawan penguasa lain. Seperti yang terjadi di Bali, ketika Badung dan Tabanan menyerang Jembrana, Kerajaan





Perahu Padewakang bermuatan tripang dibawa dari Marege (Australia Utara) ke Makasar awal abad ke-19

Jembrana dipertahankan oleh pasukan dari Bugis-Makasar. Mereka juga menjadi sekutu kerajaan di Bali dalam melawan pasukan Belanda, seperti yang terjadi dalam peperangan di Buleleng tahun 1846. Tetapi sayang tulisan ini tidak menyinggung pelayaran orang Bugis-Makasar ke Flores, Solor, Sumba, Timor, dan pulau-pulau lainnya di ujung timur Sunda Kecil (Sedyawati dan Zuhdi, *ed.* 2001, 119-127). Padahal sebetulnya pulau-pulau yang terletak di sebelah timur kepulauan Sunda Kecil atau Nusa Tenggara juga merupakan tujuan persinggahan para pedagang Bugis-Makasar, Cina, dan juga pedagang asing lainnya.

Dalam peta lama milik pelaut Bugis yang ditemukan di Pulau Singkep, Kepulauan Riau pada tahun 1854, deretan nama tempat dan pulau di Nusa Tenggara disebutkan dalam peta tersebut. Seperti Bali, Salaparang (Lombok), Sambawa (Sumbawa), Gima, Dima (Bima), Manggarai, Somba (Sumba), Tandjong Boenga (tanjung di Timurlaut Flores), Soloro' (Solor), Aloro' (Alor), Timoro' Koepang (Timor Kupang), dan lain-lain. Adanya nama-nama tempat tersebut dalam peta Bugis menunjukkan bahwa para pelaut Bugis sudah mengetahui dan sering mengunjungi daerah-daerah tersebut dalam pelayarannya (Le Roux 1935, 713-714).

Pelabuhan-pelabuhan di sekitar Solor, Kupang (Timor), Sumba, Roti, Sawu, dan Flores merupakan tempat persinggahan para pelaut Bugis-Makasar, Mandar yang

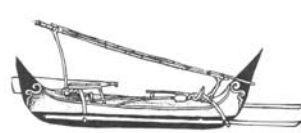
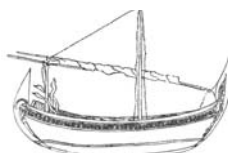


akan mencari tripang (Sutherland 2000, 451), mata dagangan laut yang sangat laku di pasaran Cina, yaitu di Amoy dan Canton. Sebagai bahan masakan yang mahal dan mewah di Cina, telah membuat tripang menjadi produk andalan ekspor dari kawasan Indonesia timur.

Selain *pinisi*, jenis kapal yang umum dipakai oleh para pedagang Bugis-Makasar adalah *padewakang*. Jenis kapal ini dapat memuat barang dagangan antara 9 sampai 13 koyang, tetapi kadang-kadang ada kapal *padewakang* yang dapat memuat 60-70 koyang. Muatan yang sering dibawa oleh pelaut Bugis-Makasar untuk dipasarkan di Pelabuhan Makasar adalah tripang, sarang burung, lilin, dan produk lainnya. Namun mata dagangan utama adalah tripang yang laku dijual kepada pedagang-pedagang Cina yang membawa jung-nya ke Pelabuhan Makasar. Produk tripang ini biasanya sudah diolah (dikeringkan atau diasap) dan dipilah-pilah berdasarkan kualitasnya. Tripang *Marege*, merupakan tripang terbaik yang ditangkap di perairan Australia Utara. Biasanya nelayan Bugis-Makasar berangkat mencari Tripang pada bulan Desember dengan sejumlah besar *padewakang*, mereka berangkat menuju pantai Australia Utara yang letaknya cukup jauh di selatan (Sutherland 2000, 454).

Perdagangan tripang ini dimulai pada awal abad ke-18, karena dalam laporan penguasa Belanda (VOC) pada abad ke-17, di Makasar belum ada laporan yang menyebutkan adanya perdagangan tripang. Namun laporan *Daghregister* 23 Juni 1710, tercatat adanya ijin bagi pelaut Bugis mencari tripang di Buton, laporan syahbandar Pelabuhan Makasar tahun 1717-1718 mencatat adanya 7 pikul tripang yang datang dari Buton dan Tambora (Sumbawa). Laporan pemerintah Batavia tahun 1720, mencatat adanya nelayan asal Manggarai (Flores) yang mencari tripang di sekitar Pulau Wetar, sebelah timurlaut Pulau Timor.

Sebuah laporan dari penggalian reruntuhan benteng Somba Opu di Makasar, terukir gambar tripang dalam sisa batu bata. Hal ini menunjukkan perdagangan tripang sudah ada sejak abad ke-16, sesuai dengan periode pembangunan benteng Somba Opu (Sutherland 2000, 460). Sampai abad ke-19 daerah-daerah penghasil tripang terutama di laut sekitar Nusa Tenggara, Sumbawa, Ende, Manggarai (Flores), Timor, Solor, kemudian daerah Ambon, Banda, Kendari, Selayar, Aru, Menado, Irian, Kutei, Mandar, Ternate, *Marege* (Australia Utara), Buton, dan Bonerate (Sutherland 2000, 463).



Para pelaut Makasar merupakan penangkap tripang yang terkenal di wilayah laut-laut dangkal di kepulauan Aru, Irian, pantai-pantai Pulau Flores, Timor, Roti, Bonerate dan lain sebagainya. Namun tripang yang berkualitas baik terdapat di pantai-pantai karang di pantai utara Australia, sehingga tidak heran para pelaut Makasar kemudian diikuti oleh nelayan Bugis dan Mandar. Mereka melakukan pelayaran yang cukup jauh menuju pantai utara Australia dengan melewati kepulauan di Nusa Tenggara. Dengan demikian kawasan laut, teluk, dan selat di Nusa Tenggara Timur, seperti Laut Sawu, Laut Flores, Selat Solor, Selat Wetar, Selat Lewotobi, Selat Ombai, Teluk Kupang, dan Teluk Waingapu, merupakan jalur pelayaran ramai. Jalur pelayaran yang sering dilalui oleh perahu-perahu Bugis, Makasar, Mandar, Buton, dan lain sebagainya untuk berdagang dan atau menjadikan daerah-daerah tersebut persinggahan sebelum menuju ke perairan Australia utara. Selain mencari tripang mereka juga mempersiapkan perbekalan dan lain-lain kebutuhan untuk pelayaran dan persiapan untuk berlayar ke Australia Utara untuk mencari tripang. Banyak kampung-kampung Bugis dan Makasar yang berada disekitar pelabuhan seperti Reo, Pota di utara Manggarai, Waingapu di Sumba Timur, Baa di Roti, Seba di Sawu dan Kupang di Timor. Mahalnya harga tripang kualitas terbaik dari perairan Australia Utara, mengakibatkan banyak perahu nelayan dan pedagang yang mencari tripang dengan melintasi wilayah Laut Sawu dan sekitarnya menuju ke perairan Australia Utara. Sumber-sumber yang meyakinkan tentang berita kehadiran perahu-perahu Bugis-Makasar dan yang lainnya di Teluk Carpentaria, Australia Utara adalah laporan perjalanan Thomas Forrest pada tahun 1792. Forrest mendapat keterangan dari orang Bugis yang sering berlayar dengan *padewakangnya* ke New Hollandia (Australia), untuk mencari tripang (Cense dan Heeren 1972, 10-11).

Namun berita yang lebih lengkap berasal dari Matthew Flinders yang mengunjungi Teluk Carpentaria dalam tahun 1802 dan 1803. Dari pengamatan Flinder, terdapat bukti kehadiran banyak manusia di pulau-pulau kecil yang ada di Teluk Carpentaria, seperti sisa bangunan, sisa perapian, bagian-bagian kapal, dan bermacam barang anyaman bambu. Setelah berlayar sekian lama, tanggal 17 Pebruari 1803 di laut sekitar Tanjung Wilberforce, kapal Flinders bertemu dengan sekelompok perahu Melayu yang berjumlah enam buah. Pemimpin armada perahu yang ternyata berasal dari Sulawesi Selatan itu bernama Pu' Baso' yang sedang mencari tripang. Menurut Pu' Baso', rombongan perahu Bugis ini keseluruhan berjumlah 60 buah perahu yang

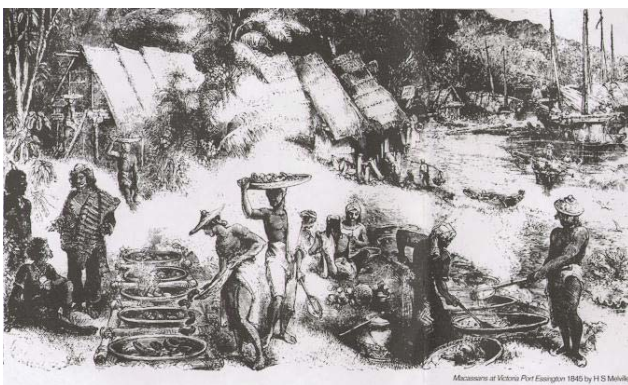


ternyata milik Raja Bone, yang dipimpin oleh Salloo. Sebelum orang-orang Bugis ini mencari tripang di perairan utara Australia, mereka hanya mencari di dangkalan sekitar Pulau Roti, namun suatu ketika 20 tahun yang lalu ada kapal yang hanyut ke selatan dan mendapatkan perairan yang banyak menghasilkan tripang, yaitu di Teluk Carpentaria (Cense dan Heeren 1972, 11-12).

Dari laporan J.N. Vosmaer tahun 1834, ternyata tripang kualitas baik bukan hanya tripang *Marege* tetapi juga tripang *Kaju Djawa*, yang diperoleh dari sekitar Pulau *Kaju Djawa* yang terletak di sebelah barat pantai utara Australia. Pulau *Kaju Djawa* jauhnya tiga hari pelayaran arah selatan Pulau Roti. Kualitas tripang *Marege* dan *Kaju Djawa* yang berasal dari perairan Australia Utara dijual dengan harga yang cukup tinggi setelah tripang jenis *batu kodingaring* yang dibawa oleh perahu-perahu Bajau, asal Pulau Kodingaring di pantai barat Sulawesi Selatan. Para pelaut Bajau mencari tripang di wilayah kepulauan Aru, Tanimbar, dan Irian. Berikut ini adalah tabel harga dan jenis tripang di Pelabuhan Makasar:

Adanya permintaan yang tinggi terhadap tripang asal pantai Australia Utara dari pedagang Cina yang singgah dengan kapalnya di Makasar, membuat banyak kapal-kapal Bugis, Makasar, dan Mandar yang melakukan perjalanan ke selatan melintasi Laut Flores, selat-selat sekitarnya dan Laut Sawu. Biasanya kapal-kapal ini singgah di pelabuhan-pelabuhan di Sumba, Roti, Sawu, dan Timor sebelum melanjutkan perjalanannya ke perairan Australia Utara.

Pengolahan tripang oleh pedagang Makasar dan Bugis di pantai Australia Utara (Marege)



Menurut laporan N.J. Vosmaer dan kisah dari seorang nelayan pencari tripang, Daeng Sarro dari kampung Bontorannu, jalur lalulintas perahu-perahu para pencari tripang dari Sulawesi Selatan menuju perairan Australia Utara, terdapat dua rute. Rute yang pertama, perahu dari Sulawesi Selatan berlayar ke arah selatan melewati Pulau Selayar, kemudian menuju Pulau Wetar (di timurlaut Timor), dari sini kemudian berlayar ke Pulau Kisar, Leti, Moa, dan selanjutnya menuju arah tenggara (kota Darwin) yang ditempuh selama 4 hari pelayaran dan kemudian berlayar ke arah timur untuk mencari daerah-daerah



penghasil tripang yang melimpah. Rute yang kedua, adalah perahu-perahu bergerak ke arah tenggara, kemudian melewati Selat Ombai (selat antara Pulau Alor, Pantar dengan Pulau Timor), perahu kemudian menyusuri bagian barat pantai Timor dan menuju ke Pulau Roti. Selanjutnya pelayaran dilakukan ke arah selatan atau tenggara untuk mencapai laut dangkal di perairan Australia Utara. (Cense dan Heeren 1972:28,39)

Tripang yang Diimpor ke Makasar Tahun 1823 (Sutherland 2000, 466)

Jenis Tripang	Jumlah dalam pikul	Nilai dalam Gulden
Marege	610	34.186
Kaju Djawa	190	18.196
Batu Kodingaring	256	45.117
Kodingaring	330	19.807
Bangkoe Troe	693	38.806

Dengan demikian kita bisa melihat di dalam sistem Laut Flores dan Laut Sawu mempunyai peran sebagai jalur lalulintas pelayaran dan perdagangan yang ramai dengan memperdagangkan berbagai macam produk lokal dan barang-barang dari luar wilayah kepulauan Nusa Tenggara. Wilayah laut ini juga menjadi lalulintas pelayaran perahu-perahu Bugis-Makasar yang mencari tripang di pantai utara Australia.

Persebaran suku-bangsa Bugis-Makasar ke seluruh kepulauan Nusantara dimulai sejak abad ke-16 dan mencapai puncaknya pada abad ke-17. Persebaran ini disebabkan, pertama, karena budaya maritim yang mereka miliki menjadikan mereka sebagai bangsa bahari yang mengarungi laut dan selat di Nusantara untuk berdagang dan menjadi nelayan. Jazirah Sulawesi Selatan telah menjadi pusat dari perdagangan maritim utama dengan pelabuhan Makasarnya. Namun Perang Makasar tahun 1666-1669, meruntuhkan kekuatan politik dan ekonomi Kerajaan Gowa-Tallo akibat serangan pasukan VOC yang dibantu oleh Raja Bone, Arung Palakka. VOC tidak ingin Pelabuhan Makasar menyaingi perdagangan VOC di Ambon dan Batavia.



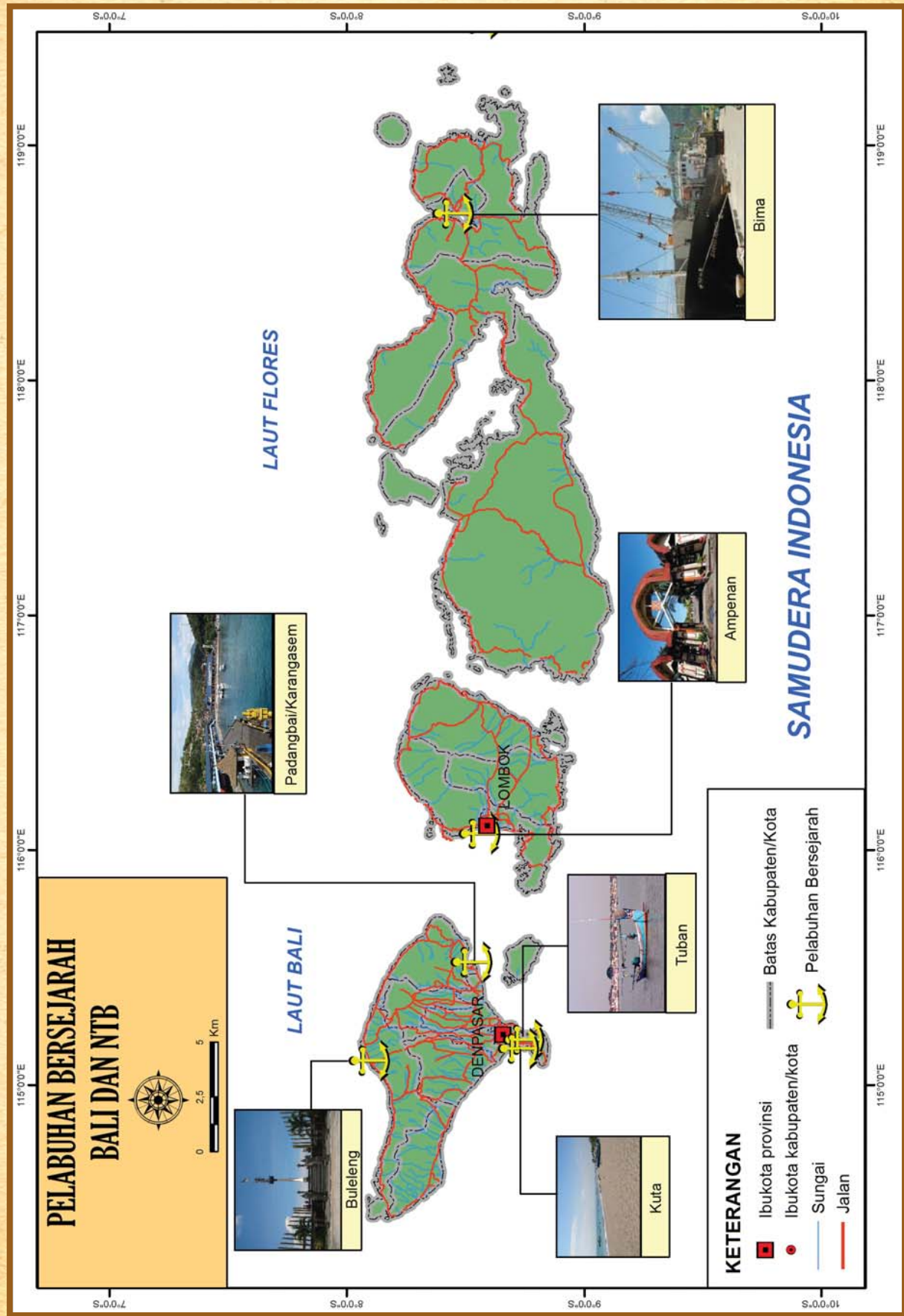


VOC ingin agar Makasar menerima politik perdagangan monopoli VOC, tetapi hal ini ditolak oleh Sultan Hasanuddin, sehingga pecahlah perang Makasar. Kekalahan inilah yang menyakitkan orang-orang Makasar, sehingga mereka melakukan eksodus besar-besaran ke tempat-tempat lain. Dari uraian di atas, kita dapat melihat bagaimana perdagangan tripang yang meningkat pesat di pasaran Cina membawa dampak dinamika bagi masyarakat di sekitar jalur pelayaran di sistem Laut Flores dan Laut Sawu. Dijadikannya Pelabuhan Kupang di selatan Timor dan juga persinggahan di Pulau Roti sangat berpengaruh besar terutama karena perahu-perahu Bugis-Makasar ini juga membutuhkan beras, jagung, dan produk lainnya yang mereka butuhkan. Terlebih lagi wilayah ini juga menghasilkan produk lilin, kayu cendana, dan kuda yang sangat laku di pasaran regional dan interregional. Sub-tema ini akan dibahas kemudian.



*Pelabuhan Somba Opu,
Makassar*





BAB XVI

Perkembangan Pelayaran, Perdagangan dan Pelabuhan di Bali, Lombok dan Sumbawa

Hubungan perdagangan antara Pulau Jawa dengan wilayah Nusa Tenggara sudah lama berlangsung sejak berdirinya kerajaan Majapahit. Kebutuhan akan kuda-kuda yang berkualitas untuk Majapahit didatangkan dari Pulau Sumbawa melalui jalur pelayaran yang sudah dikenal baik oleh para pedagang Jawa. Selain itu pelayaran kapal-kapal Cina sejak awal abad ke-15 sudah menjangkau wilayah Pulau Timor. Pelayaran dilakukan dengan menyusuri laut Cina Selatan menuju pulau Jawa atau Kalimantan dan kemudian bergerak ke arah timur menyusuri laut Jawa, menuju ke Bali (Ma li ta shan), Lombok (Lang mu shan), Sumbawa San pa ta shan) dan terus ke Kupang (Chu pang) di Pulau Timor (Ch'ih wen). Pelayaran kapal-kapal Cina ke Timor itu dilakukan dengan tujuan untuk mencari kayu cendana yang banyak dihasilkan dari hutan-hutan di Timor dan Sumba (Haris 1997, 45-47).

Menurut laporan Tome Pires, kayu cendana asal Timor dan Sumba banyak diperdagangkan di Malaka. Di India, kayu cendana dipergunakan sebagai parfum, obat dan untuk pembakaran mayat, di Eropa, kayu ini dipakai untuk bahan pembuatan obat. Biasanya kayu cendana ini oleh penduduk Timor dan Sumba ditukarkan dengan barang-barang dari luar, seperti kain Gujarat, barang-barang logam, manik-manik dan porselen (Haris 1997, 47-48).



Biasanya pada saat angin muson timur (tenggara) kapal-kapal berangkat ke arah barat meninggalkan Nusa Tenggara, dan kapal-kapal dari Maluku berdatangan. Sebaliknya pada saat angin muson barat bertiup, kapal-kapal dagang berdatangan dari arah barat, dari Malaka dan Jawa, sementara pada saat yang sama kapal-kapal yang berada di Nusa Tenggara bergerak ke arah timur menuju Banda dan Maluku atau menuju utara ke arah Sulawesi, Buton dan Maluku. (Haris 1997:50) Jalur pelayaran dan perdagangan tersebut terus dilanjutkan sampai abad ke-18, apalagi kapal-kapal dagang dari orang-orang Eropa, India dan Arab yang mencari rempah-rempah ke Maluku juga melalui rute yang sama dengan menyusuri jalur selat Malaka, Laut Jawa, Laut Flores dan Laut Banda.

Akibat kompetisi perdagangan dengan Inggris membuat pemerintah Hindia Belanda mulai mengembangkan kebijakan perluasan wilayah sejak tahun 1820-an. Kebijakan inilah yang menjadikan wilayah Hindia Belanda terus berkembang ke wilayah-wilayah pinggiran Nusantara, termasuk daerah Nusa Tenggara.

Para penguasa di Lombok menjadi kaya dan makmur bukan karena aktifitas ekonomi dan perdagangan yang mereka jalankan namun hasil dari pajak yang mereka tarik dari para petani. Kekuatan politiklah yang menjadikan mereka kaya. Selain itu kekayaan Raja Lombok juga berasal dari kontrol atas dua pelabuhan, yaitu Ampenan di barat dan Labuhanhaji di timur. Banyaknya pedagang Arab dan Cina yang datang

*Pelabuhan Ampenan, Lombok
Barat*





Pelabuhan Ampenan, Lombok Barat



Pengangkutan ternak di pelabuhan Ampenan, Lombok Barat

membuat perdagangan menjadi ramai dan raja memungut cukai atas perdagangan. Menurut van Der Kraan dalam bukunya, *Lombok: Conquest, Colonization and Underdevelopment 1870-1940*, disebutkan bahwa penghasilan yang diterima Raja Lombok karena mengontrol pelabuhan dan perdagangan sekitar f. 126.625 pertahun (der Kraan 1980, 11).

Peningkatan produksi beras di Nusa Tenggara pada abad ke-19, memicu perdagangan beras yang ramai, terutama mengekspornya kedaerah lainnya di Nusa Tenggara di mana tanah sawah sangat sedikit. Di Lombok pada abad ke-19, termasuk daerah yang cukup subur dengan luas sawah irigasi lebih dari 25.000 Ha dan lebih dari 45.000 Ha sawah tadah hujan. Sehingga Lombok merupakan daerah dengan hasil beras yang melimpah. Pada tahun 1890, Lombok mengekspor beras seharga 20.000 *rijksdaalder*, minyak kelapa 600 *rijksdaalder*, dan tembakau 13.000 *rijksdaalder*. Serta mengimpor opium seharga 4200 *rijksdaalde*, tekstil 3200 *rijksdaalder* dan Arak dan Brendi senilai 900 *rijksdaalder* (der Kraan 1980, 11-12). Selain itu juga kuda dan teripang merupakan mata dagangan ekspor dari Lombok.

Barang-barang tersebut seringkali dipertukarkan dengan produk-produk tekstil, senjata, porselaian, sutera dan juga opium. Perdagangan opium di Lombok berasal dari para pedagang Inggris, Belanda dan Bugis sejak tahun 1840-an. Perdagangan ini dilakukan secara sembunyi-sembunyi karena raja Lombok melarang pemakaian opium, meski dia mempunyai pabrik pengolahan opium di Bali yang dikerjakan oleh orang Cina. Bisnis opium ini memberikan keuntungan yang besar bagi raja, karena banyak orang Cina dan Bali menghisap opium atau candu.



Budak milik Raja di Sumba



Dari catatan arsip Keresidenan Timor, kita dapat lihat bahwa opium atau candu juga merupakan mata dagangan yang cukup penting sejak awal abad ke-19.

Meskipun pada abad ke-19, pemerintah kolonial Hindia Belanda berangsur-angsur menguasai daerah-daerah di kepulauan Nusa Tenggara bagian timur. Namun perdagangan lokal dan regional yang menghubungkan antar pulau di wilayah ini dengan daerah-daerah lainnya di Nusantara dan bahkan dengan wilayah yang lebih jauh lagi, yaitu adanya pelayaran dari kapal-kapal Cina yang sudah sejak abad ke-16 bahkan sebelumnya secara rutin menyinggahi kepulauan ini untuk mendapatkan kayu cendana.

Kepulauan Solor, Ende dan pulau Sumba merupakan pusat-pusat kekuatan ekonomi dan pertahanan yang baik bagi siapapun yang menguasainya. Tidak heran Portugis dan Belanda berusaha memperebutkannya sejak abad ke-17. Namun Belanda yang ternyata lebih kuat dan mendesak kekuasaan Portugis menyingkir ke arah timur pulau Timor. Belanda kemudian menguasai daerah-daerah tersebut terutama pada abad ke-19.

Dominasi orang Ende atas perdagangan ini membuat pemerintah Belanda sulit untuk melakukan kegiatan dagang mereka. Sehingga tahun 1838 dengan alasan untuk menghapuskan perdagangan budak, pelabuhan Ende diserang dan diduduki. Setelah itu muncul kekuatan baru dalam perdagangan di Ende, justru dipelopori



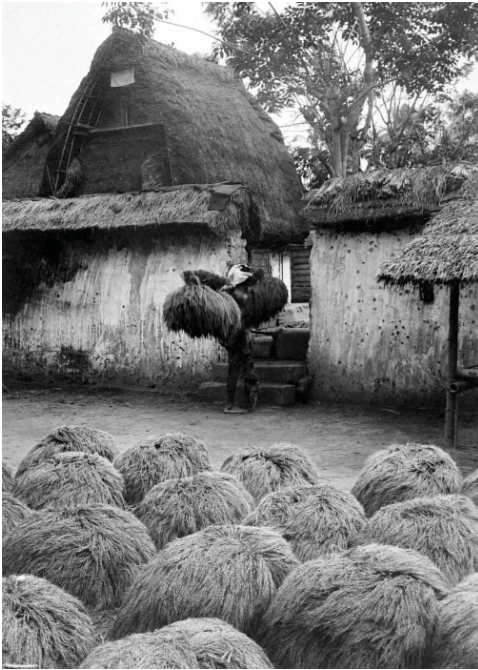
oleh Residen Timor, Gronovius. Dengan bekerjasama dengan seorang pedagang Arab, Syarif Abdulrahman, mereka mengendalikan perdagangan di Ende. Selain ingin mendapatkan hasil-hasil hutan, seperti lilin lebah, kayu cendana dan sarang burung, Syarif Abdulrahman bekerjasama dengan para penguasa Sumba untuk mengembangkan perdagangan ternak, terutama kuda (Parimarta 2002, 243-246).

Menurut laporan Residen Timor kepada Gubernur Jenderal tanggal 20 Januari 1839 Pelabuhan Ende merupakan pelabuhan dagang yang ramai dikunjungi oleh kapal-kapal. Selain itu orang Ende juga mengembangkan pelayaran dan perdagangannya di tingkat lokal. Untuk mengatur pertukaran barang di pelabuhan Ende, Raja Ende mengangkat petugas yang disebut Raja Sabandar. Orang-orang Ende banyak yang berlayar ke Sumba untuk membeli kuda, kayu cendana, sarang burung, tripang dan terutama mereka jugamelakukan perdagangan budak. Di Pulau Sumba para raja setempat juga menjual budak mereka kepada orang-orang Ende atau bahkan orang-orang Ende ini melakukan penyerangan dan penangkapan terhadap orang-orang yang mereka temui di desa-desa pantai (Parimarta 2002, 242-243).

Kedudukan Pulau Sumba dalam pelayaran dan perdagangan di Nusantara juga sangat strategis, bahkan dalam laporan Residen Timor kepada Gubernur Jenderal tanggal 20 Januari 1839, menggambarkan posisi Pulau Sumba yang menjadi jalur pelayaran niaga lintas Amerika-Cina atau Eropa-Cina dan jalur Sumba-Australia Selatan. Namun potensi ini tidak diimbangi dengan kekuatan yang cukup untuk mengawasi perdagangan tersebut. Sehingga pemerintah tidak cukup kuat untuk mengatasi masalah penyelundupan barang-barang yang keluar dan masuk, seperti perdagangan budak, perdagangan tripang dan rempah-rempah. Selain itu banyaknya para nelayan dari luar wilayah Keresidenan Timor yang mencari ikan di perairan Laut Sawu. Seperti halnya para nelayan dari Ternate yang menangkap ikan di perairan Timor. Dilaporkan juga mata dagangan dari Sumba berupa, kayu cendana, sarang burung bermutu, tripang, kuda, kerbau dan domba. Pelabuhan Waingapu juga menjadi lebih ramai lagi karena beberapa produk tanaman kerasa berhasil dibudidayakan di pulau Sumba antara lain tebu, indigo dan lada (Arsip Timor no.170).

Pada bulan Maret 1876, situasi perairan di sekitar Sumba tidak aman, karena banyaknya terjadi perompakan di laut, pembunuhan dan ketidak puasan terhadap perdagangan budak yang dimonopoli oleh Syarief Abdul Rachman, pedagang Arab di Ende yang menjadi penanggung jawab bisnis perdagangan Residen Timor di Ende (Arsip Timor no. 114, 1876).





Tumpukan padi hasil panen di Bali, komoditas yang laku diperdagangkan di Indonesia Timur

Kapal uap Curacau pada tanggal 12 Januari 1877 tiba di Sumba. Pada bulan yang sama dua perahu Ende dan Paduwakang dengan awak 27 orang dan dengan muatan beras dari Pedjoe datang ke Sumba. Pada bulan April 1877 kapal Brano tiba di Sumba untuk mengangkut kuda ke Surabaya. Pada saat yang sama Kapal uap Bromo milik pemerintah Hindia Belanda juga berlabuh di Sumba. Pada bulan Mei 1877 ada 1426 ekor kuda yang dikirim dari Sumba dikirim ke Jawa (Arsip Timor no. 115, 1877).

Perkembangan perdagangan di kepulauan Nusa Tenggara bagian timur cukup dinamis, karena hasil-hasil alam yang khas yang membuat banyak kapal-kapal dagang dari luar yang berdatangan ke pelabuhan-pelabuhan di wilayah ini. Seperti kayu cendana, kuda, lilin, beras, sarang burung dan tanduk kerbau.

16.1 Pelabuhan di Pulau Bali Selatan

Bali bukan saja merupakan propinsi yang penuh dengan keindahan alam dan tradisi yang terpelihara, dalam sejarah Bali pelabuhan-pelabuhan di Bali juga tercatat sebagai pelabuhan yang memiliki aktivitas yang ramai. Pelabuhan Kuta dan Karangasem ialah pelabuhan-pelabuhan yang penting di Bali.

16.1.1 Pelabuhan Kuta

Pelabuhan Kuta merupakan pusat perdagangan yang penting bagi Kerajaan Badung di bagian selatan Bali. Letaknya sangat strategis di bagian barat tanah genting yang menjorok ke selatan. Sementara itu di sebelah timur tanah genting terdapat pelabuhan Tuban yang juga sangat ramai. Kedua pelabuhan ini sangat penting sebagai tempat persinggahan yang aman baik di musim hujan atau kemarau. Pada saat angin bertiup dari arah barat di musim hujan di bulan Oktober sampai April, kapal-kapal dapat berlindung dan singgah di pelabuhan Tuban di pantai timur. Sementara itu pada saat angin bertiup dari arah tenggara yang membawa musim kemarau pada bulan April sampai Oktober, kapal-kapal dapat berlabuh di pelabuhan Kuta.



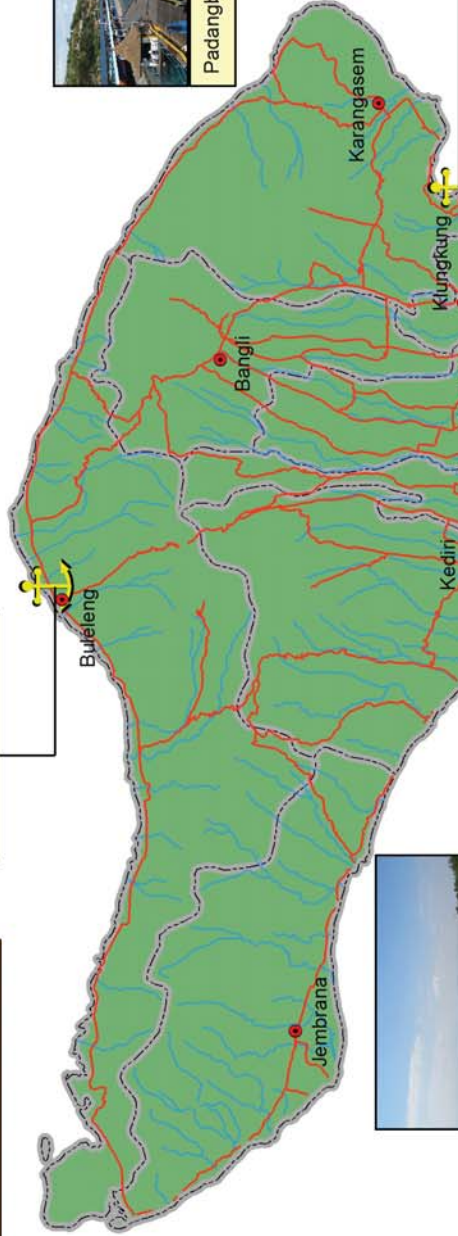
PELABUHAN BERSEJARAH PROVINSI BALI



0 3.75 7.5 Km

115°0'0"E

LAUT BALI



KETERANGAN

- Ibukota provinsi
- Ibukota kabupaten/kota
- Sungai
- Jalan
- Batas Kabupaten/Kota
- Pelabuhan Bersejarah

SAMUDERA INDONESIA

115°0'0"E

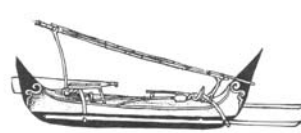
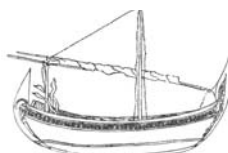
Namun demikian secara umum Pelabuhan Kuta yang terletak dalam teluk yang dilingkupi oleh bukit-bukit, sangat aman bagi perahu-perahu yang berlabuh di sana. Sebaliknya pelabuhan Tuban memiliki karakteristik pantai yang berkarang sehingga menyulitkan perahu-perahu yang hendak berlabuh.

Pelabuhan Kuta sempat dikunjungi oleh pemimpin armada pelayaran Belanda yang pertama, yaitu Cornelis de Houtman pada tahun 1597 dalam pelayarannya ke Maluku. Waktu itu de Houtman memutuskan singgah ke pulau yang dikenal dalam peta sebagai Baelle. Mereka singgah di pelabuhan Coutaen (Kuta) untuk mendapatkan air minum dan perbekalan. Pada abad ke-17, perdagangan budak menjadikan pelabuhan Kuta ramai dikunjungi para pedagang dari pulau-pulau di Nusantara dan juga dari Belanda. Bagi Belanda perdagangan budak ini dipakai kesempatan mengadakan kerjasama dengan raja-raja Bali untuk mencari orang-orang yang bisa dijadikan serdadu pribumi pemerintahan Hindia Belanda.

Pada awal abad ke-19, pemerintah Belanda mengirim utusannya untuk mendapatkan budak-budak yang dijual oleh para raja di Bali untuk dijadikan prajurit. Bisnis ini menjadikan para raja mendapat keuntungan yang tidak sedikit. Pelabuhan Kuta di Kerajaan Badung menjadi pusat perdagangan budak yang ramai.

Pelabuhan Kuta juga menjadi bandar transit bagi barang-barang yang dibutuhkan para pedagang asing dan lokal, seperti beras, kopi, teh, tembakau, rempah-rempah, senjata, mesiu, candu, minyak kelapa dan porselin.

Bahkan sejak kantor dagang Belanda *De Nederlandsche Handel-Maatschappij* dibuka di Pelabuhan Kuta pada tahun 1839, perdagangan di Kuta menjadi bertambah ramai, terutama banyaknya barang-barang yang langsung diimpor dari Singapura. Barang-barang dari besi, senjata, obat-obatan, timah hitam ini kemudian ditukar dengan beras, minyak kelapa, kain, kulit sapi, tembakau dan babi. Penguasa Badung, Gusti Ngurah Gde Kesiman sangat terbuka dan menerima baik kedatangan kapal-kapal asing, sehingga tak mengherankan ketika seorang pedagang asal Denmark diangkat sebagai syahbandar pelabuhan Kuta. Selain itu para pedagang Bugis dan Makassar juga memegang peranan penting dalam perdagangan di Kuta. Jumlah penduduk Bugis yang menetap di Kuta pada awal abad ke-19 mencapai 150 keluarga, mereka kemudian dikenal dengan sebutan 'Penduduk Bali Islam'. Kelebihan orang Bugis dalam berdagang didukung oleh perahu-perahu jenis padewakang yang biasa



mengangkut muatan 10-15 koyang atau setara dengan 20-30 ton. Bahkan kadang-kadang terlihat jenis kapal padewakang yang bisa mengangkut muatan 120-140 ton.

Dominasi perahu-perahu Bugis-Makassar ini cukup kuat karena tidak banyak penduduk setempat yang memiliki armada seperti padewakang dan pinisi milik orang Makassar-Bugis. Orang Bali, misalnya, hanya memiliki jukung yang tidak dapat berlayar jauh. Sementara itu kapal-kapal Bugis-Makassar atau padewakang dan pinisi dapat mencapai 30 ton bobotnya.

Posisi strategis dan keramaian bandar Kuta yang menjadi jalur pelayaran dari Jawa, Singapura dan menuju bagian kepulauan Nusa Tenggara membuat Kuta menjadi pusat perdagangan bahkan untuk keseluruhan wilayah pulau Bali. Kerajaan-kerajaan di Bali, seperti Tabanan, Klungkung, Mengwi dan Gianyar menjadikan pelabuhan Kuta sebagai bandar transito bagi produk barang-barang mereka yang hendak diekspor ke luar Bali.

16.1.2 Pelabuhan di Karangasem

Pertumbuhan ekonomi Bali secara keseluruhan juga didukung oleh pertumbuhan ekonomi di Karangasem. Daerah ini sudah berada di bawah kendali Belanda sejak tahun 1896. Karangasem adalah penghasil kelapa terbesar di Bali. Distrik Manggis adalah penghasil kelapa terbesar di Karangasem, sedangkan komoditi unggulan untuk ekspor adalah kopra. Kopra diekspor melalui pelabuhan Padang. Karangasem juga terkenal sebagai penghasil buah-buahan dan lontar (pohon palma). Pohon enau juga menjadi komoditi dagang setelah tandan bunganya disadap dan kemudian dibuat gula merah (gula enau). Kemudian daunnya dipakai sebagai alat tulis dan anyam-anyaman yang diperdagangkan sampai ke Lombok. Komoditi lain yang sering diperjualbelikan adalah candu. Namun candu dibawa melalui kereta. Kereta pengangkut candu diberangkatkan dari Denpasar menuju Karangasem dan dijaga ketat oleh polisi. Antara tahun 1915-1920 sudah terdapat 21 tempat penjualan candu di Karangasem.

Pendaratan pegawai Belanda dan penurunan barang dilakukan di pelabuhan Ujung yang terletak kira-kira 5 km dari kota Karangasem. Kapal-kapal KPM seringkali singgah di pelabuhan ini. Banyak orang Sasak tinggal di kampung Ujung pesisir.



Mereka bersedia menaikkan dan menurunkan muatan dari kapal-kapal yang berlabuh. Sedangkan kondisi di pelabuhan lainnya, Labuhan Amuk, sangat berbeda. Orang yang tinggal di sekitar pelabuhan, tidak ada yang bersedia bekerja sebagai buruh pelabuhan. Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah kolonial Belanda membebaskan masyarakat sekitar dari kerja rodi namun harus mau bekerja sebagai buruh pelabuhan.

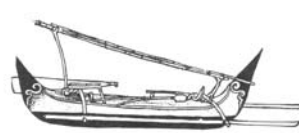
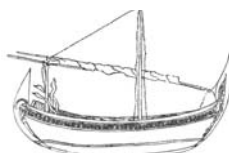
Labuhan Amuk menggantikan fungsi pelabuhan Ujung karena pelabuhan Ujung dianggap tidak menguntungkan bagi pemerintah kolonial Belanda. Labuhan Amuk berjarak 15 km sebelah barat kota Karangasem. Labuhan Amuk merupakan teluk yang besar untuk membuang sauh sedangkan pada musim hujan, pelabuhan terlindung dari ombak yang besar. Sarana penunjang ekonomi dan aktivitas pelabuhan di wilayah ini adalah pasar. Terdapat dua macam pasar di Karangasem, yaitu pasar Kota dan pasar Desa yang dibangun hampir di semua distrik. Sejak tahun 1918, pemerintah kolonial Belanda telah membangun pasar hewan di Karangasem, Selat, Manggis, Culik, dan Kubu.

16.2 Pelabuhan Ampenan, Lombok

Ampenan adalah sebuah pelabuhan dan sekaligus nama sebuah kota (kota pelabuhan). Nama “ampenan” sendiri berasal dari bahasa Sasak, yaitu “ampen” (tasik), dan “benang”. Ampen/tasik berarti pantai, sehingga secara harafiah dapat diartikan sebagai pantai benang.

Secara geografis, Pelabuhan Ampenan berada di Pantai Barat Lombok dengan titik koordinat 116°6' BT-8° 34' LS. Kedalaman laut dengan jarak 200 meter dari garis pantai rata-rata mencapai 10-20 meter dan tidak terdapat karang di dasar lautnya. Posisi pelabuhan ini sangat strategis karena letaknya yang terbuka dan berhadapan langsung dengan selat Lombok. Selat Lombok merupakan selat yang ramai dilewati kapal-kapal dalam negeri dan luar negeri.

Pelabuhan Ampenan terletak di Pulau Lombok dengan luas sekitar 103,5 mil persegi di sebelah barat, pulau ini berbatasan dengan Pulau Lombok dan di Selat Alas yang memisahkan Pulau Lombok dan Pulau Sumbawa. Di sebelah utara berbatasan dengan Laut Flores dan di sebelah selatan berbatasan dengan Lautan Hindia.



Selain itu, Pelabuhan Ampenan berada di tengah-tengah jalur perdagangan panjang di Asia, diantara Australia-Singapura-Bengalen (India) dan jalur Australia-Manila-Cina. Sejak tahun 1840 muncul suatu masa baru dalam dunia perdagangan di Asia.

Pada tahun itu, Inggris telah meluaskan kekuasaannya sampai di India dan kedudukannyaberada pada titik pusat untuk mengadakan hubungan dagang dengan Cina.

Tanah di bagian tengah cukup subur sebagai tanah pertanian dan peternakan dengan hasil komoditi beras, jagung, kacang-kacangan, serta hewan ternak seperti sapi,kerbau, dan kambing. Pulau Lombok juga memiliki pelabuhan lain di pantai barat (Pelabuhan Tanjung Karang, Labuhan Tering dan Pedang Rhea), di pantai timur (Pelabuhan Piju, Teluk Lombok, dan Labuhan Haji).

Jaringan transportasi terbaik di Lombok adalah jalan yang menghubungkan Piju dengan Ampenan dan Mataram. Dari Ampenan ke arah utara dan sepanjang pantai utara Pulau Lombok terdapat banyak pelabuhan kecil seperti Tluk Rombek, Teluk Dalam, Labuhan, Buyuk, Tuban, Seisait, Bayan, Labuhan, Bira, Labuhan Carik dan Teluk Sugian.

Pada tahun 1840, Pelabuhan Ampenan dijadikan pusat kegiatan perdagangan di Lombok oleh Kerajaan Mataram. Pelabuhan ini berorientasi ekspor dan impor. Melalui Ampenan, beras komoditi dagang terbesar diekspor ke Manila, Cina, Bourbon, Mauritius dan daerah-daerah di Nusantara seperti Jawa, Madura, dan Makasar. Babi dan daging kering juga dikirim ke Sumbawa, Bima, dan Timor.

Komoditi impor berupa amunisi, senjata, candu, dan minuman keras yang didatangkan dari Singapura dan Bengalen (India). Emas dan perak diimpor dari Mauritius dan Bourbon. Sedangkan ikan, kayu cendana, teripang, dan penyu didatangkan dari Sumbawa, Bima, Timor, Makasar, dan Maluku.

Kegiatan ekspor-impor ini menurun ketika terjadi pemberontakan Praya (1855-1894) dan ekspedisi militer Belanda (1894). Pelabuhan Ampenan kemudian kembali ramai dengan dikeluarkannya kebijakan oleh pemerintah kolonial di Batavia bahwa pelabuhan-pelabuhan di Nusantara yang telah dikuasai pemerintah kolonial harus dimanfaatkan untuk kepentingan Belanda.



Kemajuan Pelabuhan Ampenan sendiri berhubungan dengan perkembangan jaringan transportasi dari Ampenan ke seluruh penjuru Pulau Lombok. Jaringan transportasi tersebut meliputi jaringan jalan, jembatan, sarana angkutan darat dan laut. Selain melakukan pembangunan dan perbaikan jalan serta jembatan yang menunjang kegiatan perdagangan di pelabuhan, pemerintah kolonial Belanda juga melakukan pembangunan beberapa fasilitas dan sarana pelabuhan seperti perbaikan dermaga, pembangunan enam buah gudang, rumah gadai, kantor *Nederlandsche Indische Handelsbank* dan sebuah kantor *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM).

Goerge Peacock King, seorang pedagang asing dari Inggris dan Mads Lange dari Denmark menetap dan mendirikan kantor dagang di Ampenan.

16.3 Pelabuhan Bima, Sumbawa Barat

Secara geografis pelabuhan Bima Terletak pada pantai yang menjorok ke dalam dan membentuk teluk yang terlindungi oleh pegunungan tinggi disebelah timur dan baratnya. Kondisi ini membuat pelabuhan Bima menjadi pelabuhan yang aman bagi kapal atau perahu untuk berlabuh. Pintu masuk pelabuhan Bima merupakan celah pegunungan yang mengapit laut selebar seperdelapan mil dengan kedalaman 26,32-49,08 meter. Banyak perahu-perahu bisa membuang sauh tidak terlalu jauh dari daratan, sehingga memudahkan bongkar muat barang-barang. Banyak para pedagang yang datang kepelabuhan Bima untuk menukar barang bawaannya dengan hasil-hasil yang diperoleh dari wilayah Bima dan sekitarnya, seperti beras, lilin, kuda dan kayu sapan.

Secara umum daerah pedalaman Bima merupakan daerah pertanian yang banyak menghasilkan beras, jagung, kacang hijau dan kemiri. Selain itu kuda Bima juga sangat diminati untuk dibeli oleh para pedagang dari luar daerah karena meskipun tubuhnya kecil namun dapat membawa beban yang berat. Sementara itu di daerah hutan disekitar Bima tumbuh lebat kayu sapan, kenari dan pohon asam jawa. Kayu sapan terutama sangat dibutuhkan oleh orang Belanda untuk membangun kapal. Posisi pelabuhan Bima yang sangat strategis dalam jalur pelayaran Nusantara membuat para pedagang dari bermacam sukubangsa berdatangan ke Bima.

Peranan orang-orang Melayu dari Sumatera sebagai penyebar Islam di Bima sejak awal abad ke-17, menjadikan mereka sangat dihormati oleh Sultan Bima dan masyarakat

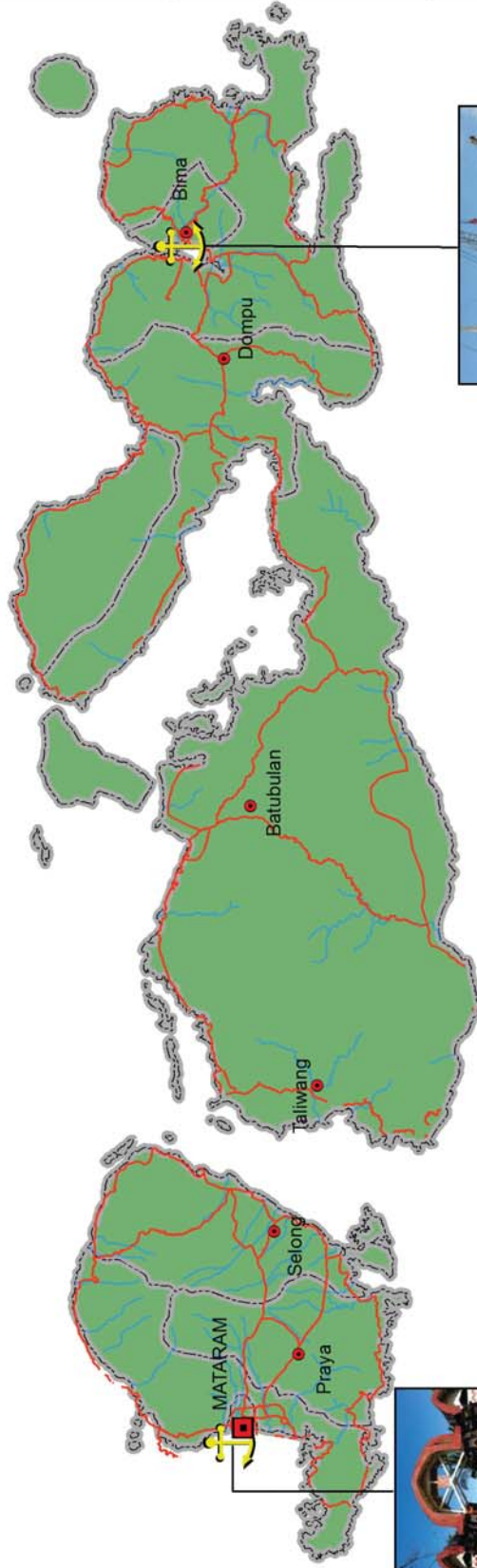


**PELABUHAN BERSEJARAH
PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT**





0 15 30
Km

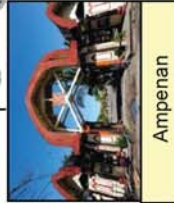
LAUT FLORES



SAMUDERA INDONESIA

KETERANGAN

-  Ibukota provinsi
-  Ibukota kabupaten/kota
-  Sungai
-  Jalan
-  Batas Kabupaten/Kota
-  Pelabuhan Bersejarah



Ampenan



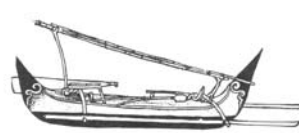
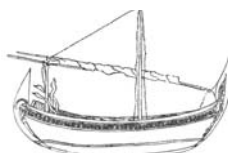
Bima

Bima. Orang-orang Melayu ini yang juga adalah para pedagang banyak berdatangan sejak awal abad ke-16 pada akhirnya menempati kampung yang terletak di sebelah barat dan timur teluk Bima atau dikenal dengan Kampu Melayu. Kampung tersebut adalah pemberian Sultan Bima yang sangat menghormati orang-orang Melayu yang telah menjadi guru ngaji atau ulama dan juga yang telah membantu orang Bima melawan para perompak yang menyerang pelabuhan Bima. Oleh Sultan Abdul Kahar pada awal abad ke-17, orang-orang Melayu diberikan hadiah sawah bahkan barang dagangan dari perahu-perahu Melayu tidak terkena pajak ketika masuk pelabuhan Bima.

Kadatangan para pedagang Melayu ini dimungkinkan setelah penaklukan bandar Malaka oleh Portugis sehingga banyak para saudagar muslim Melayu yang berpindah ke Jawa, Sumatera dan juga ke Bima. Tomé Pires melaporkan bahwa pada awal abad ke-16 rute pelayaran perdagangan dari Malaka ke Maluku atau sebaliknya melewati pelabuhan-pelabuhan di Jawa dan Bima.

Dalam catatan pelayaran orang Cina yang dihimpun dalam Shun Feng Hsiang Sung (angin baik pembimbing pelayaran) disebutkan bahwa pelayaran Indonesia dilakukan melalui Aceh ke Banten melalui bandar Barus dan Pariaman di pantai barat Sumatera, dilanjutkan ke arah Gresik, Madura, Bali, Lombok Sumbawa kemudian memasuki selat Sape yang terletak antara pulau Sumbawa dan Flores menuju Sumba dan berakhir di Kupang bagian selatan timur. Dari pulau-pulau di Nusa Tenggara Timur ini pedagang Cina membeli lilin, kuda dan kayu cendana yang sangat laris dipasaran Cina. Dari Sumbawa termasuk dari Bima dijual kuda, lilin, kayu dye (kayu delup) dan beras. Sebagai tempat persinggahan pelabuhan Bima juga menyediakan kebutuhan air bersih, bahan makanan, daging dan ikan yang murah, apalagi situasi teluk Bima yang tenang karena diapit oleh pegunungan, membuat perahu-perahu dapat membuang sauh dengan aman. Sementara itu para pedagang Cina malaka, jawa banyak membawa kain kasar, barang-barang dari besi, manik-manik, timah dan porselen.

Sejak kekalahan Kesultanan Gowa pada tahun 1669, selain menghancurkan pelabuhan Makasar dan membuat banyak para pedagang Makasar meninggalkan tanah airnya untuk merantau ketempat-tempat yang bebas dari pengaruh VOC. Sementara itu bagi Kesultanan Bima yang dianggap sekutu Gowa mengalami penekanan oleh VOC, terutama dalam bidang perdagangan. Campur tangan VOC itu terlihat dalam pasal-pasal perjanjian Bongaya yang menyatakan bahwa Kesultanan Bima tidak boleh



menarik cukai kapal-kapal VOC yang datang kepelabuhan-pelabuhan di Bima, sementara itu pada tahun 1765 dibuat perjanjian yang memperlemah perdagangan di Bima karena dilarangnya kapal-kapal Eropa selain Belanda dan juga pedagang dari Aceh, Jawa, Bugis, Makasar, Melayu, Sasak untuk perdagangan di pelabuhan-pelabuhan di Bima kecuali atas izin VOC. Kondisi ini mengakibatkan pelabuhan Bima semakin menurun perannya dalam perdagangan antar pulau. Bahkan peraturan ini juga menentukan harga sesuai keinginan orang Belanda terutama terhadap barang-barang, antara lain kayu sapan, penyu, dan agar-agar, termasuk menarik cukai atas perdagangan produk tersebut.

Tiga dasawarsa setelah letusan gunung Tambora 1815 keadaan perekonomian di wilayah Sumbawa mulai berangsur baik. Didaerah Kesultanan Bima dengan pelabuhannya menunjukkan aktifitas perdagangan yang meningkat. Dalam kunjungannya kepelabuhan Bima pada tahun 1831, pelaut Inggris J. Francis melaporkan bahwa hasil-hasil perdagangan yang dijual kepada pedagang yang datang dari luar Bima adalah kapas, beras dan kayu jati. Menurut laporan H. Zollinger pada tahun 1840, Bima lebih banyak mengeksport kacang hijau, beras dan teripang, selain itu garam yang banyak dibuat oleh penduduk disekitar pantai Bima banyak yang dijual ke Dompu, Manggarai dan Selayar. Kayu sapan yang bagus untuk pembuatan kapal juga dijual melalui pelabuhan Bima, meski tidak dalam jumlah yang besar. Kegiatan dagang di pelabuhan Bima meskipun cukup ramai pada abad ke-19, namun para pedagang dari berbagai wilayah di Nusantara dan juga kapal-kapal dari Eropa dan Cina tidak lagi memiliki keleluasaan dan juga kecilnya keuntungan akibat monopoli harga dan cukai yang diberlakukan oleh penguasa Belanda. Sehingga dibandingkan dengan perdagangan di Lombok dan Kupang pelabuhan Bima menjadi kurang menarik untuk dikunjungi para pedagang dari luar.

Dalam hal untuk mendapatkan penghasilan, Sultan Bima juga melakukan kegiatan perdagangan, terutama dalam perdagangan kuda, Sultan banyak memiliki kuda yang ditenakkan secara khusus. Diperkirakan Sultan Bima pada tahun 1840-an memiliki sekitar 10.000 ekor kuda.



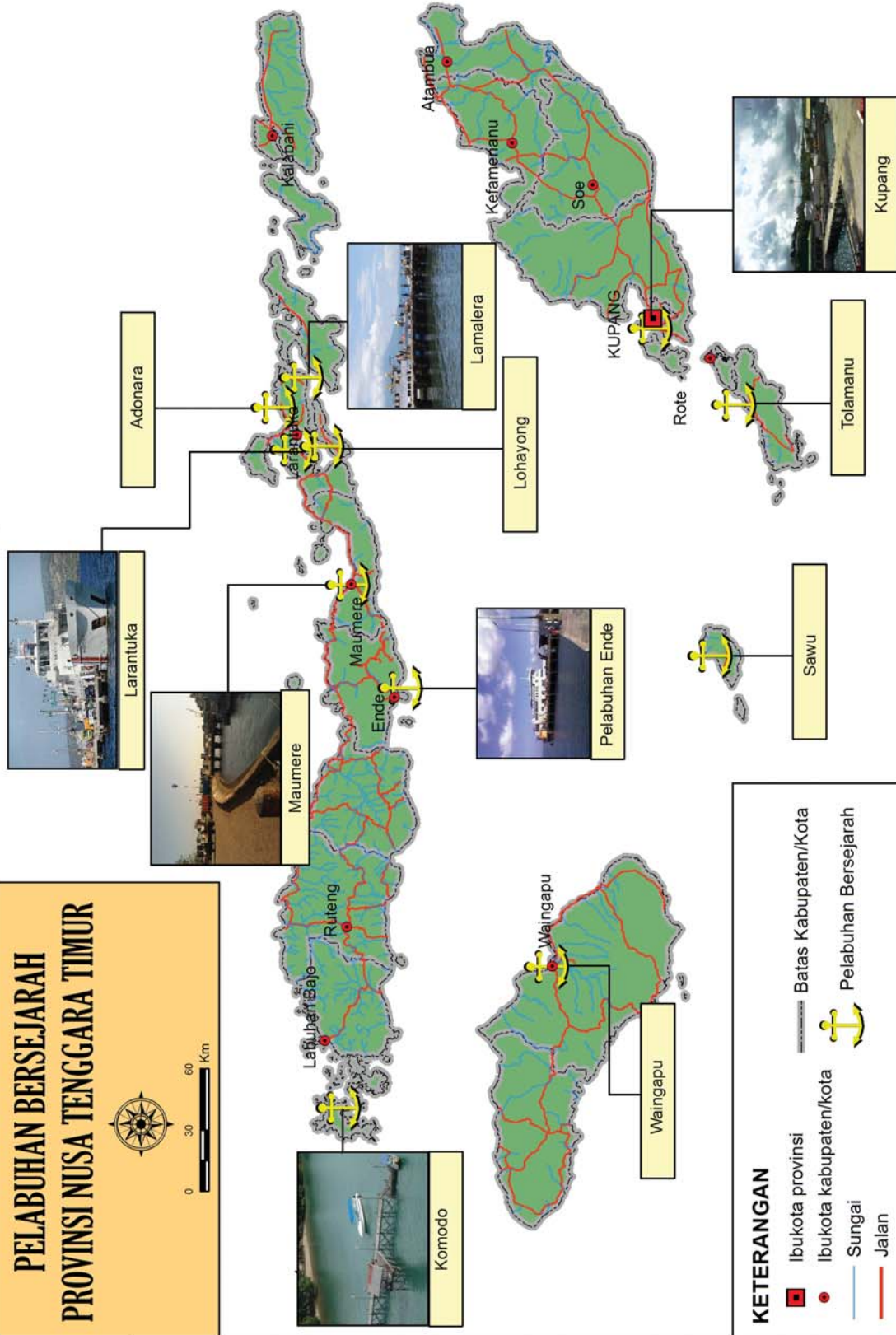
PELABUHAN BERSEJARAH PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR



0 30 60 Km

122°30'0"E

7°30'0"S



KETERANGAN

- Ibukota provinsi
- Ibukota kabupaten/kota
- Sungai
- Jalan
- Batas Kabupaten/Kota
- Pelabuhan Bersejarah

122°30'0"E

BAB XVII

Perebutan Kawasan Perdagangan Maritim dan Pelabuhan-Pelabuhan di Kawasan Laut Sawu Sejak Abad XVII-XIX

17.1. Perebutan Kawasan laut dan Pelabuhan Antara Portugis dan Belanda di Flores, Solor, dan Timor

Setelah menaklukkan Bandar Malaka, tahun 1511, kapal-kapal dagang Portugis berlayar menuju kepulauan Maluku dan Banda untuk mencari rempah-rempah. Sebagian kapal-kapal Portugis itu kadangkala bergerak tajam ke arah selatan ketika melewati Laut Flores atau Laut Banda. Mereka singgah di pulau-pulau yang menghasilkan kayu cendana putih yang tumbuh subur di sana. Jenis kayu ini sudah sejak lama menjadi barang dagangan yang dicari oleh pedagang-pedagang asal Cina dan dipakai sebagai bahan pembuatan dupa (*joss-sticks*), minyak wangi, dan peti mati yang berbau wangi. Harga kayu cendana ini di pelabuhan Kanton, bisa mencapai tiga kali harga di Pulau Timor (Daus 1989, 41).

Pada awal tahun 1515, kapal-kapal dagang Portugis secara rutin mengunjungi Pulau Timor untuk membeli kayu cendana. Penduduk Timor sangat antusias dengan para pedagang asing, terutama yang berasal dari daerah di Nusantara dan Asia. Mereka





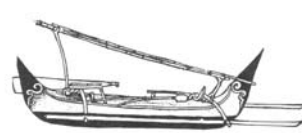
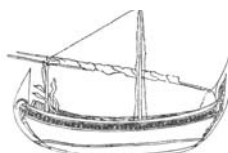
Reruntuhan benteng Lobayong

terdiri dari pedagang yang berasal dari Pulau Jawa, Melayu, dan Cina, kemudian disusul kapal-kapal dari Portugis dan Belanda. Namun para raja setempat (*liurai*) di Timor tidak mengizinkan para pedagang ini mendirikan pemukiman yang tetap di pantai-pantai Pulau Timor, mereka hanya boleh berlabuh di tempat-tempat yang sudah ditentukan untuk menukarkan barang-barang yang mereka bawa dengan kayu cendana. Akibat ramainya perdagangan kayu cendana, para *liurai*, pemimpin dari kerajaan-kerajaan lokal di Timor itu, kemudian mengambil alih kontrol atas perdagangan kayu cendana di pelabuhan-pelabuhan

tempat pertukaran (Daus 1989, 42).

Sulitnya mendapat tempat berpijak di Timor, dan pentingnya memiliki daerah yang bisa dijadikan basis perdagangan untuk mendapatkan produk-produk dari Pulau Timor dan sekitarnya, membuat Portugis membangun basis di Pulau Flores. Dari tempat itu ke Timor membutuhkan waktu dua hari pelayaran. Di pulau Flores mereka membangun dua pemukiman di tepi pantai yang sangat strategis dan ideal sebagai pusat perdagangan, pertama, di Teluk Ende, di selatan Flores. Di sana Portugis membangun benteng pertahanan di karang-karang kecil dekat pantai. Tempat yang kedua adalah di Larantuka, dengan teluknya yang tenang karena dilindungi oleh dua buah pulau kecil. Pulau kecil yang langsung berhadapan dengan Larantuka adalah Pulau Adonara yang terletak hanya tiga kilometer di seberang laut dan sepuluh kilometer di selatan terletak Pulau Solor.

Pelabuhan Larantuka adalah pelabuhan alam yang bagus karena terlindungi dari amukan badai. Daerah sekitar pantainya cukup subur, sehingga tanaman jagung yang ditanam oleh orang-orang Portugis tumbuh dengan baik di sana. Di lihat dari sisi pertahanan Larantuka juga sangat baik, karena meskipun ada blokade laut, penduduk dapat melintasi pedalaman dan menuju daerah pantai yang lain. Di pelabuhan inilah para pedagang membangun desa yang aman, dengan rumah-rumah yang tinggi dan kebun yang luas. Keadaan ini tidak berlangsung lama karena muncul para bajak laut dari Jawa dan Sulawesi yang menjarah desa-desa di tepi pantai. Musuh yang lain dari Portugis di sana adalah kapal-kapal Belanda yang mulai berdatangan sekitar tahun





*Pelabuhan Larantuka, Flores
Timur*

1600 untuk mencari rempah-rempah dan juga pergi ke selatan Laut Flores untuk mencari kayu cendana. (Daus 1989:43-44)

Selain Larantuka, Pelabuhan Solor juga sudah dikenal oleh para pelaut Portugis sejak 1515, mereka singgah di Solor terutama untuk beristirahat sambil menunggu lewatnya badai. Laporan pendeta Jesuit Balthasar Dias yang mengunjungi Solor pada tahun 1559 melaporkan adanya 200 pedagang dan pelaut Portugis yang beristirahat selama bulan Desember dan Januari untuk menghindari badai yang ganas. Kaum misionaris Dominikan datang ke Solor pada tahun 1561 mendirikan pemukiman dan gereja Katholik di sana, namun untuk keamanan mereka kemudian membangun benteng (Barnes 1987, 208-209).

Pada tahun 1613, armada VOC menyerang benteng di Solor dan berhasil menghancurkan kekuatan Portugis di sana. Belanda mengirimkan dua kapal perang 'der Veer' dan kapal 'de Halve Maen', dibantu sejumlah kapal kora-kora dari Ternate. Orang-orang Portugis dan sebagian penduduk pribumi yang beragama Katholik mengungsi ke Larantuka. Dengan segera VOC membangun kekuatannya di Solor, namun terjadi hal yang menarik ketika komandan garnisun Belanda di sana membelot ke Larantuka dan menganut agama Katholik. Selain itu karena pulau Solor yang gersang dan beratnya persaingan dagang dengan pedagang Portugis yang secara





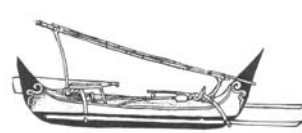
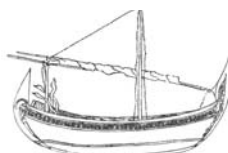
*Sisa-sisa meriam VOC/Belanda
di Fort Henricus Lohayong, Solor
awal abad ke-17 M*

di Solor. Benteng ini terletak di pantai Lohayong, bangunannya berbentuk trapesium dengan tinggi dinding 5 ½ meter, panjang 60 meter dan lebar 27 meter. Pelabuhan Solor ini dipakai oleh VOC untuk menyaingi Portugis dalam perdagangan produk-produk lokal dari Nusa Tenggara bagian timur. Selain itu pelabuhan Solor diharapkan oleh Belanda sebagai persinggahan yang penting bagi kapal-kapal VOC yang berlayar dari dan ke Maluku untuk membeli rempah-rempah dan juga sebagai pelabuhan yang dapat dijadikan pusat perdagangan kayu cendana. Persaingan ini berhenti ketika gempa besar melanda Solor tahun 1648, dan menyisakan puing-puing kehancuran di sana, dan untuk kedua kalinya orang-orang Belanda akhirnya meninggalkan Pulau Solor. Sejak itu selama hampir 200 tahun Belanda tidak lagi kembali ke Solor, sedangkan kaum biarawan Dominikan untuk yang kedua kali kembali membangun pemukiman dan gereja di Solor (Barnes 1987, 216-217).

Kehancuran akibat gempa yang melanda Solor tahun 1648, disaksikan oleh Major Willem van der Beek dan awak kapal “den Wolff” yang berlabuh aman di selat Solor. Dari atas geladak kapal mereka bisa melihat dinding benteng Fort Hendricus roboh rata dengan tanah. Dinding besar itu tercerabut ke luar dari atas tanah. Meriam-meriam terlempar dari dinding bastionnya. Dalam gempa tersebut empat orang Belanda terbunuh termasuk anak dari komandan benteng Hendrik ter Horst dan sembilan lainnya terluka. Guncangan gempa berlangsung sampai beberapa hari sehingga usaha perbaikan yang dilakukan menjadi sia-sia. Gempa besar ini membuat VOC kemudian menarik diri dari Solor (Barnes 1987, 208).

Keinginan Portugis untuk tetap mempertahankan benteng dan kegiatan perdagangannya di Solor memang tetap besar, meski ancaman dari Belanda datang terus-menerus. Laporan pedagang Portugis di Makau, Antonio Bocarno tahun 1635, menekankan pentingnya hubungan perdagangan dengan Solor yang menghasilkan

teratur mengirim kapal dagangnya untuk mengangkut kayu cendana, membuat pemerintahan pusat VOC di Batavia memerintahkan pengosongan benteng di Pulau Solor pada tahun 1629. Pada tahun 1646 perhatian VOC terhadap Pulau ini muncul kembali dan menyerang benteng di Solor yang sudah dibangun lagi oleh orang-orang dari biarawan Dominikan. Kemudian VOC membangun benteng Fort Henricus



kayu cendana. Portugis harus berbuat banyak untuk menguasai jalur perdagangan kayu cendana dari tempat asalnya yaitu Timor, karena keuntungan yang diperoleh dari penjualan kayu cendana kepada pedagang-pedagang Cina di Makau dapat mencapai 100-150%. Hasil keuntungan ini dapat dinikmati oleh pemerintah Portugal di Makau yang dipakai untuk membangun perbentengan yang lebih kuat di Makau. Namun pada tahun 1660 ketika armada VOC atau Belanda sedang melakukan penekanan militer terhadap Makasar, hanya ada sedikit kapal Portugis yang mengunjungi Timor (Gunn 1986, 25-26).

Setelah kepergian armada VOC meninggalkan Solor, Pelabuhan Larantuka berkembang makin pesat. Kapal-kapal dari Jawa dan Cina secara rutin menyinggahi pelabuhan tersebut. Terlebih lagi Larantuka menjadi tempat pengungsian orang-orang Portugis dari Malaka yang direbut oleh VOC tahun 1641. Larantuka telah menjadi salah satu dari dua pusat kekuasaan Portugis di wilayah Timur Jauh, setelah Makau. Para imigran juga membangun dua pemukiman baru, pertama, mereka membangun tempat pemukiman di Pulau Adonara, yaitu di Wureh, kedua, pembukaan pemukiman baru dilakukan di Konga, sekitar 20 kilometer arah selatan Larantuka. Mereka kemudian membangun komunitas masyarakat baru dan menikah dengan wanita-wanita setempat (Daus 1989, 45-46). Mereka ini kemudian dikenal dengan orang *Topas* atau orang Belanda menyebutnya *Zwarte Portugeesen* atau Portugis hitam, yang memang bisa dikenali dari kulit mereka yang berwarna gelap. Namun orang-orang yang tinggal di Larantuka, Konga dan Wureh menyebut diri mereka dengan sebutan *Larantuqueiros* atau orang dari Larantuka.

Orang Topas ini merupakan campuran antara penduduk setempat dengan para pendatang yang menggunakan bahasa Portugis, seperti para serdadu, budak dari India dan Afrika yang sudah dimerdekakan, bekas pegawai VOC yang melarikan diri (Lapian 1979, 24).

Pemimpin orang-orang Larantuka dipegang oleh dua keluarga yang terkenal di sana, pertama, keluarga da Costa yang berasal dari keturunan orang-orang Portugis dan bangsawan dari Timor, kedua, keluarga da Hornay, keturunan Hornay bekas komandan VOC di Solor yang membelot ke Larantuka. Sampai tahun 1750 kedua keluarga ini bertarung untuk memperebutkan kekuasaannya di Flores dan sekitarnya. Mereka saling menyerang, merampok dan membunuh untuk mendapatkan kekuasaannya, sampai tahun 1750 ketika mereka sepakat untuk menjalankan sistem



kekuasaan yang bergilir. Selain itu desa-desa kristen yang sudah berkembang menjadi kekuatan lokal membentuk aliansi Lima Panti (lima pemukiman), yang terdiri atas Adonara, Lamahal dan Terong di Pulau Adonara dan Lawayong dan Lamakera di Pulau Solor. Mereka juga bekerjasama dengan penguasa Larantuka untuk menghadapi kekuatan orang-orang Islam yang juga dianut oleh penduduk di daerah pedalaman. Penguasa Larantuka juga lambat laun mempengaruhi dan menguasai daerah-daerah lainnya di Flores, seperti Sikka, Lio dan Endeh. Mereka biasanya akan mengerahkan pasukan untuk menekan para penguasa lokal agar mau memeluk agama Katolik (Daus 1989, 43-44).

Meskipun pengaruh kebudayaan Portugis cukup kuat dalam masyarakat Larantuqueiros, namun mereka tidak merasa di kuasai oleh pemerintah Portugal. Sesungguhnya mereka adalah kekuatan yang merdeka dan berdiri sendiri. Selama abad ke17 dan 18, hanya ada dua kapal angkut Portugis yang berlayar dari Goa (India) ke Larantuka, dan tidak ada seorangpun wakil resmi kerajaan Portugal yang berkunjung ke Larantuka selama periode tersebut.

Pada akhir abad ke-17, pemimpin Larantuka mulai melihat bahwa perdagangan kayu cendana asal Timor sangat menguntungkan sehingga mereka juga ingin terlibat dalam penguasaan perdagangan kayu cendana. Dengan menggunakan kekuatan angkatan perangnya, pemimpin Larantuka ingin menguasai daerah perdagangan kayu cendana di tempat asalnya, Timor. Pada tahun 1640, dikirim satu patroli untuk menduduki wilayah Lifau, yang terletak di pantai utara Timor. Daerah Lifau dikenal dengan wilayah yang kaya dengan hutan kayu cendana. Dengan menggunakan perahu mereka menyusuri sungai menuju ke hutan kayu cendana. Lingkungan alam berupa pegunungan yang tinggi melindungi mereka dari serangan suku-suku pedalaman Timor. Keluarga da Hornay dan da Costa menggunakan pasukan bersenjata untuk memaksa para Liurai (raja setempat) untuk bernegosiasi. Namun tak jarang serangan bersenjata yang mematikan dengan menggunakan musket (senapan) dilakukan oleh orang Topas untuk menguasai perdagangan kayu cendana. Sekitar tahun 1675, Antonio da Hornay, anak dari Jan de Hornay, komandan benteng VOC di Solor yang membelot ke pihak Larantuka-Portugis menjadi pemimpin Larantuka, dia bahkan menobatkan dirinya sebagai raja tanpa mahkota dari Timor (Uncrowed King of Timor), karena dia mempunyai kekuasaan untuk mengatur lalu-lintas perdagangan kayu cendana, berupa kekuatan untuk menaikkan harga dan bahkan melarang



penjualan kayu cendana kepada para pedagang asing. Perluasan kekuatan Larantuka di Timor diperoleh dari perkawinan Antonia da Hornay dengan anak perempuan Raja Ambeno di Timor (Barnes 1996, 230 dan Daus 1989, 50).

Perebutan kekuasaan di Nusa Tenggara bagian timur terus dilakukan oleh VOC, dengan menaklukkan Kupang di ujung selatan Pulau Timor tahun 1653. Setelah menaklukkan VOC membangun benteng (Fort) Concordia sebagai pusat basis pertahanan, politik dan ekonomi di Pulau Timor. Pemerintah Belanda (VOC) berupaya untuk memperluas wilayahnya di Timor, pada tahun 1655, Jacob van der Hijden, komandan yang membawahi Solor dan Timor memimpin pasukannya dibantu oleh orang-orang Solor untuk menaklukkan kerajaan Sonbai di Timor. Banyak bangsawan Solor dan serdadu Belanda yang tewas dalam peperangan tersebut, termasuk van der Hijden sendiri yang tewas ditusuk pedang oleh Antonio da Hornay pemimpin Kerajaan Larantuka. (Barnes 1996:231) Di pihak lain Portugal juga merasa bahwa ekspansi Larantuka ke Timor dilakukan bukan atas nama Portugal, sehingga Gubernur Makao mengirim Antonio Coelho Guerreiro dengan seratus prajurit untuk membuka basis di Timor. Dalam persinggahannya di Larantuka, dia diusir oleh Raja Larantuka, Domingos da Costa. Guerreiro bersama pasukannya akhirnya mendarat di Lifau, Timor, pada tahun 1702. Di Lifau, dia bersama pasukannya membangun dengan susah payah benteng dari tanah lumpur, sampai akhirnya berdirilah sebuah kota kecil. Raja Larantuka menganggap bahwa kedudukan Portugis di Timor adalah tindakan penyusupan atas wilayahnya, seperti yang dilakukan oleh Belanda. Pasukan Larantuka (Topas) kemudian mengepung benteng Lifau selama dua tahun, banyak pasukan Portugis yang mati kelaparan akibat pengepungan tersebut. Pengepungan ini juga disebabkan karena kebijakan Gubernur Portugis di Laifau yang menyatakan semua kerajaan di sekitar Lifau berada dibawah kekuasaan Gubernur. Sehingga Raja Oikussi, Domingos da Costa, memimpin penyerbuan di bantu oleh orang-orang Belanda dan penduduk Oikussi terhadap benteng Portugal di Lifau. Pemimpin Portugis, Guerreiro akhirnya menyerah kalah kepada pasukan Topas tahun 1704 (Daus 1989, 51-52).

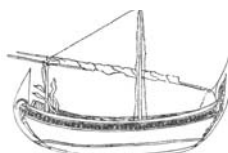
Periode ini mengawali keadaan yang kacau di Pulau Timor akibat perebutan pengaruh dari empat kelompok. Pertama, adalah kekuatan Larantuqueiros (Topas), Portugis, Belanda dan raja-raja (liurai) di Timor. Di antara empat kelompok ini, mereka saling beraliansi untuk menghancurkan kelompok lainnya. Namun setelah aliansi ini menang, kelompok dalam aliansi tersebut kemudian saling menyerang satu sama lain.



Kekuasaan Larantuka berupaya menjalin aliansi dengan pemimpin lokal di Timor, dengan jalan mempengaruhi kepemimpinan lokal atau dengan cara mengawini puteri Liurai untuk mendapatkan kekuasaan atas mereka. Orang Portugis juga seringkali menjalin hubungan dengan para liurai dengan iming-iming penghargaan medali dan gelar kebangsawanan. Jenderal Guerreiro bahkan telah memberikan gelar kepangkatan *coronel* kepada dua puluh liurai dari Timor. Orang-orang Timor yang menjadi penguasa yang lebih rendah tingkatannya mendapat gelar *capitao* atau *feitor*. Raja Atoni di Timor memakai gelar *kolnel-rai* (colonel king) untuk dirinya (Daus 1989, 52-53).

Sementara itu kekuatan raja-raja lokal di Timor terdiri dari 46 kelompok suku yang tinggal di bagian timur Pulau Timor, mereka tergabung dalam ‘perhimpunan Bellos’ yang diperkirakan dapat memobilisasi 40.000 pasukan. Kerajaan Belos ini berpusat di Laran dan rajanya bergelar Maromak Oan (anak tuhan). Sedangkan di bagian barat Timor terdiri atas 16 suku yang di pimpin oleh kerajaan Serviao, yang memiliki kekuatan 25.000 pasukan. Dalam kerajaan Serviao rajanya bergelar Sonobai yang berkedudukan di Amanuban, penduduk kerajaan Serviao adalah orang Dawan. Kelompok yang paling lemah adalah Belanda, bertahan di benteng *Concordia* di Kupang, sering terserang wabah penyakit. Garnisun Belanda di Kupang ini menghabiskan waktunya untuk bertahan menghadapi serangan dari kelompok-kelompok lainnya (Daus 1989, 53).

Pada tahun 1758 pasukan Belanda dipimpin oleh Pluskow mengadakan kerjasama dengan orang-orang Atoni menyerang dan mengalahkan pasukan Larantuka (Topas) di Noimuti. Namun usaha perluasan kekuasaan Belanda ini terhenti tahun 1764 karena serangan pasukan Portugis dari Lifau, dan berhasil mengalahkan pasukan Belanda termasuk komandannya Pluskow ikut terbunuh. Kejadian yang cukup penting dicatat adalah kekalahan pasukan Portugis di Lifau melawan serangan pasukan Larantuka (Topas) yang telah mengepung benteng Lifau. Pada bulan Agustus tahun 1769, Jendral Jose Telles de Menezes dan pasukannya terpaksa meninggalkan Lifau dan mencari tempat yang baru bagi pasukannya. Dengan dua buah kapal besar, *Vicente* dan *Santa Rosa* dan kapal-kapal kecil penguasa Lifau dan robongannya bergerak ke arah timur, sampai di Batugede, wilayah ini berbatasan dengan Atapupu yang dikuasai Belanda. di daerah Batugede, armada ini mendarat untuk persiapan perjalanan selanjutnya. Pelayaran dilanjutkan ke Vemassee, sebuah kerajaan besar, pusat kegiatan misi Katolik, namun karena wilayah ini tidak memiliki teluk dan



mudah diserang musuh, armada bergerak lagi lebih ke timur. Sesampainya di Kerajaan Mota Ain Dili, armada berhenti dan diputuskan untuk menjadikan Dili sebagai pusat pemerintahan Portugal di Timor. Meskipun wilayah Dili merupakan tempat yang kurang menarik, tanahnya berawa-rawa penuh dengan nyamuk penyebar malaria dan demam kuning. Namun tempat ini dirasakan cukup aman dari serangan pasukan Larantuka karena terletak jauh di pantai utara bagian timur.

Meskipun Portugal tidak menguasai secara politik daerah Nusa Tenggara bagian timur, namun Gubernur Jenderal Portugis di Dili, Lopes de Lima menawarkan pengalihan kekuasaan atas beberapa wilayah di Nusa Tenggara bagian timur kepada pemerintah Hindia Belanda di Batavia, tahun 1854. Penawaran transfer kekuasaan atas wilayah yang dikuasai oleh Kerajaan Larantuka di Timor barat, Flores, Adonara, Solor, Lomblen, Pantar, dan Alor oleh pemerintah Portugis di Dili kepada pemerintah Belanda dengan pembayaran 200.000 Guilders, dimaksudkan antara lain agar pemerintah Hindia Belanda mau mengambil alih kekuasaan orang-orang Topas (Larantuqueiros) atas wilayah tersebut. Tawaran ini dengan segera disambut oleh pemerintah Hindia Belanda yang menginginkan konsolidasi teritorinya di seluruh wilayah Nusantara. Kemudian pemerintah di Batavia memberikan pembayaran pertama sebanyak 80.000 Guilders tunai kepada Gubernur Portugis di Dili. Kesepakatan antara Dili dan Batavia ini ternyata tidak diketahui oleh pemerintah Portugis di Lisbon, dan menimbulkan protes dari pemerintah pusat Portugal. Namun akhirnya perjanjian pengalihan kekuasaan ini diratifikasi pada tahun 20 April 1859 di Lisbon, ibukota Portugis (Daus 1989, 55).

Sepertinya keinginan Gubernur Portugis di Dili ini merupakan satu cara untuk mengatasi kekacauan dan terganggunya keamanan di daerah yang diduduki Portugis. Selain dari penguasa pribumi di Timor, ancaman yang terbesar adalah ekspansi yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda di Timor. Pada tahun 1818, residen Timor, J. A. Hazaart, yang berkedudukan di Kupang melakukan serangan militer dan berhasil menguasai kota pantai Atapupu yang dikuasai oleh Portugis yang terletak di pantai utara Timor. Dalam peperangan tersebut pihak Belanda merekrut pasukan dari orang-orang Rote dan Sawu, bahkan sebagian penduduk Sawu dan Rote dimukimkan di sepanjang pantai utara Timor untuk mengurangi kekuatan Kerajaan Sonbai. Serangan-serangan juga dilakukan untuk menaklukkan kerajaan Amanuban yang dituduh Belanda, menyerang sekutu-sekutu Belanda di Timur pada tahun yang sama. Pada tahun 1828 Kerajaan Sonbai Besar juga diserang karena tidak

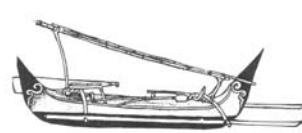
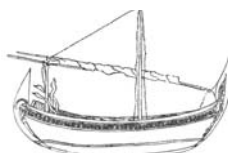


mau tunduk kepada Belanda. namun dari serangan-serangan tersebut pihak Belanda tidak berhasil mengalahkan raja-raja (liurai) Timor tersebut. Sehingga selama abad ke-19 kekuasaan Belanda hanya terkonsentrasi di wilayah Kupang dan sekitarnya saja. Ditambah dengan kekuasaan terbatas di kerajaan-kerajaan sekutu seperti Amarasi dan Sonbai kecil, wilayah Atapupu dan Kerajaan Maubara yang ada di dekat kota Dili, Kerajaan Maubara menjalin hubungan dengan Belanda karena kecewa dengan tindakan pemerintahan Portugis di Dili (Parimatha 2002, 165-166).

Pertikaian di Pulau Timor masih berlangsung sampai pertengahan abad ke-19. Tahun 1836, Kerajaan Sonbai, Amanuban dan Amfoang bersekutu untuk melawan kekuatan Belanda, mereka menyerang daerah-daerah sekitar Pulau Timor. Peperangan yang terjadi masih berlanjut antara pasukan Belanda dengan prajurit Sonbai pada tahun 1843, bahkan Kerajaan Manbait sekutu Sonbai pada tahun 1847 menyerang kampung orang Rote, sekutu Belanda di Nunkurus, yang terletak di pantai utara Timor. Kondisi seperti inilah yang menjadi alasan Gubernur Dili melakukan penawaran transfer kekuasaan di Flores dan sekitarnya, dengan harapan Belanda menghentikan ekspansinya ke Timor bagian timur.

Suatu ironi telah terjadi pada waktu itu, sebagai negara imperialis Portugis telah menjual daerah seberang lautan yang nyata-nyata tidak dikuasainya kepada negara Eropa lainnya. Portugis tidak pernah mempunyai kekuatan untuk mendirikan basis militer, politik dan ekonominya di wilayah Nusa Tenggara bagian timur kecuali Timor bagian timur dan daerah Oikussi. Meski begitu kebanyakan penguasa lokal masih memerintah secara mandiri wilayahnya, karena secara politik pemerintah Hindia Belanda sendiri baru pada awal abad ke-20 menguasai penuh secara de facto atas wilayah kepulauan di Nusa Tenggara bagian timur.

Perkembangan pada abad ke-19, hasil kayu cendana masih mendominasi perdagangan antar pulau di Timor. Namun penduduk Larantuka kemudian lebih memilih mengelola tanah pertaniannya. Mereka membuka ladang-ladang untuk ditanami jagung, mananam tembakau dan mengelola perkebunan kelapa untuk dijadikan kopra yang dapat diolah menjadi minyak kelapa. Di samping itu kegiatan mencari ikan masih merupakan profesi penduduk di tepi pantai. Perdagangan dengan daerah-daerah lainnya terutama dengan pedagang Makasar semakin meningkat, kapal-kapal padewakang berdatangan membawa barang-barang dari Malaka dan Jawa untuk ditukarkan dengan produk-produk setempat.



Dari deskripsi yang bisa kita lihat dari perebutan hegemoni politik, dan ekonomi di Nusantara selama abad ke-17 sepertinya tidak berpihak lagi kepada Portugis. Pada abad sebelumnya Portugis dengan kekuatan armadanya berhasil mengalahkan kekuatan lokal di Nusantara, terutama penaklukan bandar malaka dan beberapa daerah di Ambon dan Ternate. Namun abad ke-17 kekuasaan Portugis atas daerah perdagangan di Nusantara mulai merosot karena terdesak oleh kekuatan maritim VOC. Beberapa wilayah yang masih dikuasainya adalah daerah sekitar pulau Timor dan sebagian Flores timur. Di wilayah ini pengaruh Portugis cukup kuat terutama dalam bidang kebudayaan dan penyebaran agama Katholik. Lembaga agama Katholik dari ordo Dominikan sangat dominan di terutama di Flores timur (daerah Larantuka) , Solor dan sebagian besar Timor. (Boxer 1969:143) Namun Portugis tetap berusaha untuk bangkit dengan memindahkan pusat perdagangannya di pelabuhan Makasar, yang sebelum tahun 1660 adalah pelabuhan bebas bagi kapal-kapal asing. Di Pelabuhan Makasar, mereka membeli Cengkeh, kayu cendana dan barang-barang lain sampai kemudian VOC mengambil alih pelabuhan Makasar dengan kekerasan senjata dalam Perang Makasar (1560-1667). Sementara itu daerah Macao di Cina dan daerah Sunda kecil (Timor, Solor dan Flores) masih dipertahankan sebagai daerah koloninya (Boxer 1969, 110-111).

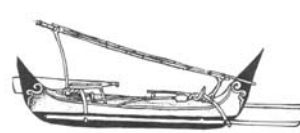
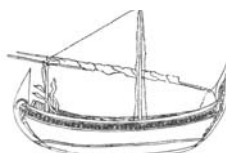
Dilihat dari sejarah kekuasaan politik Portugis di pulau-pulau di Nusa Tenggara bagian timur terlihat bahwa kekuatan Portugis amat lemah. Bahkan di akhir abad ke-18, kedudukan Portugis di Lifau, daerah pantai utara Timor, dihancurkan oleh kekuatan bangsa Timur yang dipimpin oleh pasukan Topas (Larantuka) dan sekutunya di Timor. Sehingga sebetulnya Portugis kemudian hanya memiliki daerah Dili dan sekitarnya pada akhir abad ke-18, seperti yang diuraikan dalam penjelasan di atas. Jadi kalau dilihat dari lintasan historis yang telah disusun dalam uraian di atas, terlihat kemerosotan hegemoni politik dan ekonomi Portugal terjadi di seluruh wilayah Nusantara. Suatu kesimpulan yang salah kalau Portugis dianggap memiliki kekuasaan yang mutlak atas Flores, Solor, Alor, Timor dan sekitarnya, meskipun agama Katholik dan kebudayaan Portugis yang diserap masyarakat melekat cukup kuat akibat interaksi kebudayaan Portugis selama hampir satu abad, selama abad ke-16. Namun kenyataannya daerah-daerah tersebut adalah kerajaan yang merdeka.



Ada beberapa alasan yang menyebabkan, mengapa Portugis kalah bersaing dengan Belanda dalam pelayaran dan perdagangan di Nusantara. C.R. Boxer mengemukakan beberapa argumennya, bahwa kekalahan Portugis atas wilayah darat dan laut di kepulauan Nusantara ini terjadi karena beberapa sebab.

Alasan kemenangan Belanda di Asia menurut C.R. Boxer dapat disimpulkan dalam 3 kelompok utama: pertama, Belanda memiliki sumber daya ekonomi yang kuat, kedua, memiliki sumber daya manusia yang besar, dan ketiga, memiliki kekuatan laut (sea power) yang kuat. Sebagai gambaran menurut Boxer, sebuah propinsi, di negeri Belanda memiliki kekayaan yang lebih besar daripada Kerajaan Portugal. Meskipun penduduk Belanda tidak sebesar Inggris atau Perancis, namun orang Belanda secara ekstensif menarik warga negara tetangganya, seperti Jerman dan negara-negara Skandinavia sebagai tenaga manusia dalam ketentaraan dan awak bagi armada niaga dan armada perangnya. Menurut catatan Antonio Vieira, armada dagang dan perang Belanda terdiri atas 14.000 kapal yang dapat dipakai untuk melayari perairan di Afrika dan Asia, sementara kekuatan laut Portugis sangat kecil. Bayangkan armada laut Belanda diawaki oleh hampir 250.000 pelaut dan tentara yang ada di kapal-kapal, sementara Portugis hanya memiliki 6.260 orang pelaut dan tentara untuk seluruh negara di dunia. Kelemahan inilah yang nantinya makin membuat pelayaran dan perdagangan Portugis di seberang lautan makin merosot pada abad ke-18 (Boxer 1969, 114).

Dengan demikian ketertinggalan Portugis dalam hal persenjataan dan teknologi perkapalan dibandingkan dengan Belanda dan Inggris sangat mempengaruhi kekuatan armada Portugis. Namun yang lebih penting Belanda dengan VOCnya, Inggris dengan EIC (*East India Company*) nya telah menggunakan cara-cara kapitalisme modern untuk melakukan perdagangan dan eksploitasi ekonomi dengan negeri-negeri penghasil rempah-rempah dan produk hutan lainnya yang sangat laku di pasaran.

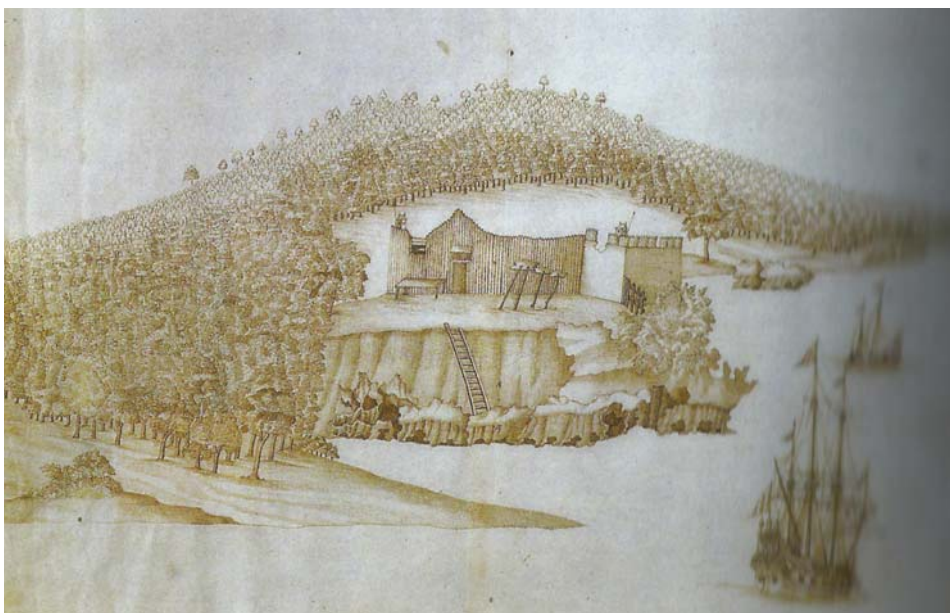


17.2. Peran Pelabuhan Kupang dalam Pelayaran dan Perdagangan di Kawasan Laut Sawu

Pelabuhan Kupang terletak di sebelah selatan Pulau Timor yang merupakan daerah non-vulkanis dari Sistem Pegunungan Sunda. Pulau ini memiliki dua barisan pegunungan. Pertama Barisan Pegunungan Utara yang memanjang dari pantai barat membujur ke arah utara Timor bagian timur. Kedua, Barisan Pegunungan Selatan, terdapat di bagian selatan memanjang dari Timor Tengah ke arah utara. Puncak pegunungan ini di antaranya mencapai 1500-2000 meter dari permukaan laut. Seperti Puncak Tubu Mutis (2.365 m) dan Puncak Netu Nefomnasi (2.251 m), keduanya terletak di Kabupaten Kupang.

Secara umum, geografi kurang mendukung penduduk Timor dapat hidup berkecukupan. Faktor terbatasnya areal hutan, musim kering yang panjang, curah hujan yang rendah, sangat mempengaruhi adaptasi manusia dengan lingkungannya dari masa ke masa.

Musim kemarau yang panjang terjadi di daerah utara dan pedalaman Timor akibat pengaruh dari iklim daratan Australia. Musim hujan yang jatuh pada bulan Mei dan Juli justru lebih sering turun dari Laut Timor. Dengan lebar permukaan Laut Timor antara 100-200km, dari Timor sampai Benua Australia, dengan karakteristik



*Lukisan Pelabuhan Kupang,
Timor Barat*





Pohon Cendana, tumbuh di tepi pantai Timor Barat

sedimentasi dasar lautnya yang dalam di dekat paparan Sahul, posisi geografis Timor relative tertutup dibandingkan Australia. Curah hujan di Timor hanya 1/3 sampai 1/2 dari tingkat curah hujan di pantai utara Australia. Temperatur laut Timor yang lebih dingin dari temperatur laut dangkal di paparan Sahul dan rendahnya permukaan air Laut Timor sejak beberapa ribu tahun yang lalu sangat mempengaruhi iklim Pulau Timor yang sangat sedikit mendapat hujan. Sebagian besar pulau banyak ditumbuhi padang rumput dan hutan-hutan hanya ada di daerah pegunungan.

Kayu cendana asal Timor tetap merupakan mata dagangan yang sangat laku di pasaran Asia, lilin lebah, di samping kuda dan kerbau yang banyak jumlahnya karena sesuai dengan habitat padang rumput yang banyak terhampar di Timor dan pulau-pulau di sekitarnya.

Adanya hubungan antara Timor dengan daerah luar, seperti dengan Malaka dan Cina, tergambar dari cerita rakyat Belu di Timor yaitu Sina Mutin Malaka (Cina Putih Malaka) tentang kedatangan nenek moyang orang Belu. Adapun nama Cina Putih Malaka berasal dari syair adat yang dimulai dengan kalimat, “Hutun rai hat-bobu rai hat-Hutum Sina Mutin-bobu Malaka” (rakyat empat suku, empat tanah-rakyat Cina Putih Malaka atau Cina yang berkulit putih, penafsiran lain adalah kedatangan orang Cina yang berkulit putih dan sebelumnya menyinggahi Malaka. Rombongan perahu Sina Mutin Malaka ini menyinggahi Nibone rai henek (Makasar) karena perahunya hancur, setelah membuat perahu lagi mereka melanjutkan perjalanannya menyinggahi Pulau Kusu, Kai, Lae, dan Larantuka Bauboin dan terakhir sampai di Timor. Cerita rakyat ini juga menggambarkan tradisi perdagangan dan pelayaran yang di pahami oleh penduduk Belu.

Setelah menaklukan Bandar Malaka pada tahun 1511, kapal-kapal dagang Portugis berlayar menuju kepulauan Maluku dan Banda untuk mencari rempah-rempah. Sebagian kapal-kapal Portugis itu kadangkala bergerak tajam kearah selatan ketika melewati Laut Flores dan Laut Banda. Mereka singgah di pulau-pulau yang



menghasilkan kayu cendana putih yang tumbuh subur di sana. Jenis kayu ini sudah sejak lama menjadi barang dagangan yang di cari oleh pedagang-pedagang asal Cina dan di pakai sebagai bahan pembuatan dupa (joss-sticks), minyak wangi, dan peti mati, yang berbau wangi. Harga kayu cendana ini di pelabuhan Kanton, bisa mencapai tiga kali harga di Pulau Timor.

Sejak awal tahun 1515, kapal-kapal dagang Portugis secara rutin mengunjungi Pulau Timor untuk membeli kayu cendana. Penduduk Timor sangat antusias dengan para pedagang asing, terutama yang berasal dari daerah di Nusantara dan Asia. Mereka terdiri dari pedagang yang berasal dari Pulau Jawa, Melayu, dan Cina, kemudian disusul kapal-kapal dari Portugis dan Belanda. Namun demikian para raja setempat (liurai) di Timor tidak mengizinkan para pedagang ini mendirikan pemukiman yang tetap di pantai-pantai Pulau Timor, mereka hanya boleh berlabuh di tempat-tempat yang sudah di tentukan untuk menukar barang-barang yang mereka bawa dengan kayu cendana. Akibat keramaiannya pedagang kayu cendana, para liurai, pemimpin dari kerajaan-kerajaan lokal di Timor itu, kemudian mengambil alih control atas perdagangan kayu cendana di pelabuhan-pelabuhan tempat pertukaran.

Untuk tempat berpijak dan basis perdagangan di Pulau Timor dan sekitarnya, Portugis membangun basis di Pulau Flores. Dari tempat itu ke Timor membutuhkan waktu dua hari pelayaran. Di Pulau flores mereka membangun dua pemukiman di tepi pantai yang sangat strategis dan ideal sebagai pusat perdagangan, pertama, di Teluk Ende, di Selatan Flores. Disana Portugis membangun benteng pertahanan di karang-karang kecil dekat pantai. Tempat yang kedua adalah di Larantuka, dengan teluknya yang tenang karena di lindungi oleh dua buah pulau kecil. Pulau kecil yang langsung berhadapan dengan Larantuka adalah pulau Adonara yang terletak hanya 3 km di seberang laut dan 10 km di selatan terletak di pulau Solor.

Keadaan ini tidak berlangsung lama karena muncul para bajak laut dari Jawa dan Sulawesi yang menjarah desa-desa ditepi pantai. Musuh yang lain dari Portugis disini adalah kapal-kapal Belanda yang mulai berdatangan sekitar tahun 1600 untuk mencari rempah-rempah dan juga pergi ke selatan Laut Flores untuk mencari kayu cendana. Penaklukan Belanda atas Solor pada tahun 1613 membuat Portugis memerlukan pangkalan dagang baru bagi kapal-kapalnya. Mereka kemudian membuka pelabuhan di Lifau, sebelah Utara Timor sebagai Pdan lilin lebah, labuhan dagang. Pelabuhan Lifau ramai dikunjungi oleh para pedagang dari makasar untuk membeli kayu



cenadana , sementara mereka menjual besi , porselin, sutera, dan emas. Sementara itu para pedagang Belanda dan Portugis juga mengunjungi pelabuhan di selatan Timor di Wilayah kekuasaan Kerajaan Amanuban dan Amanatun, seperti desa-desa pelabuhan Kolbano, Nuukolo dan Mota Dikin.

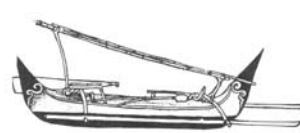
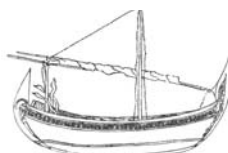
Sudah sejak tahun 1653, Belanda merebut Kupang dari kekuasaan Portugis namun baru pada abad ke-18, pelabuhan Kupang yang aman dari badai ini menjadi tempat persinggahan para pedagang dari banyak daerah. Terutama bagi para pedagang Cina, Melayu, Jawa dan Bugis-Makasar yang ingin membeli kayu cendana dan budak. Selain pelabuhan Kupang, di tempat-tempat lain di pantai utara Timor bagian barat terdapat beberapa pelabuhan milik raja-raja setempat. Dari pelabuhan-pelabuhan inilah para pedagang Cina mendapatkan kayu cendana dan lilin lebah. Kebanyakan para pedagang Cina menjadi agen atau perantara dalam perdagangan kayu cendana yang biasanya dikontrol oleh para raja (liurai) setempat. (Parimatha 2002:248-249) Selain itu para pedagang Cina ini juga tidak takut untuk menjelajahi daerah pedalaman terutama di daerah kerajaan di pedalaman di Amanuban, Molo dan Belu Selatan.

Para pedagang Cina ini kemudian membawa barang dagangan tersebut dengan kapal menuju Kupang untuk dijual kepada para pedagang lain. Kapal-kapal dagang yang berdatangan ke Kupang biasanya pada bulan Maret dan September, dan mereka meninggalkan Kupang pada bulan April, Mei dan Oktober, hal ini sejalan dengan bertiupnya angin musim.

Pada akhir abad ke-17, pemimpin Larantuka atau Portugis Hitam mulai melihat bahwa perdagangan kayu cendana asal Timor sangat menguntungkan sehingga mereka juga ingin terlibat dalam penguasaan perdagangan kayu cendana. Dengan menggunakan Angkatan Perangnya, pemimpin Larantuka ingin menguasai daerah perdagangan kayu cendana di tempat asalnya, Timor.

Pada tahun 1640, dikirim satu Patroli untuk menduduki Wilayah Lifau yang terletak dipantai Utara Timor, sebuah pelabuhan milik orang Portugis yang kaya dengan hutan kayu cendana .

Sekitar tahun 1675, Antonio dan Hornay, anak dari Jan De Hornay, komandan benteng VOC di Solor yang membelot kepihak Larantuka-Portugis menjadi pemimpin Larantuka , dia bahkan menobatkan dirinya sebagai Raja tanpa mahkota



dari Timor (*Uncrowned King of Timor*), karena dia mempunyai kekuasaan untuk mengatur lalu-lintas perdagangan kayu cendana, berupa kekuatan untuk menaikkan harga dan bahkan melarang penjualan kayu cendana kepada para pedagang asing. Perluasan kekuatan Larantuka di Timor diperoleh dari perkawinan Antonio da Hornay dengan anak perempuan Raja Ambeno di Timor.

Perebutan hegemoni politik dan ekonomi di Nusa Tenggara Timur terus dilakukan oleh VOC dengan menaklukkan Kupang diujung selatan Pulau Timor tahun 1653. Setelah penaklukan di wilayah Kupang, VOC membangun benteng (*Fort*) Concordia sebagai pusat basis pertahanan, politik dan ekonomi di Pulau Timor. Pelabuhan Kupang dijadikan oleh Belanda sebagai pusat politik dan perdagangan di wilayah Nusa Tenggara Timur. Di pihak lain Portugal juga merasa ekspansi Portugis Hitam dari Larantuka ke Timor dilakukan bukan atas nama Portugal, sehingga gubernur Makao mengirim Antonio Coelho Guerreiro dengan seratus prajurit untuk membuka basis di Timor. Dalam persinggahannya di Larantuka, dia diusir oleh Raja Larantuka, Domingos da Costa. Guerreiro bersama pasukannya akhirnya mendarat di Lifau, Timor utara, pada tahun 1702. Di Lifau, dia bersama pasukannya membangun dengan susah payah benteng dari tanah lumpur, sampai akhirnya berdirilah sebuah kota kecil yang juga berfungsi sebagai pelabuhan.

Raja Larantuka menganggap bahwa kedudukan Portugis di Timor adalah tindakan penyusupan atas wilayahnya, seperti yang dilakukan oleh Belanda. Pasukan Larantuka (Topas) kemudian mengepung benteng Lifau selama dua tahun, banyak pasukan Portugis yang mati kelaparan akibat pengepungan tersebut. Guerreiro akhirnya menyerah kalah kepada pasukan Topas tahun 1704. Pelabuhan Lifau kemudian dijadikan pelabuhan yang menguntungkan bagi kaum Portugis Hitam untuk menjual kayu cendana kepada para pedagang Cina, Bugis dan Makasar.

Sudah sejak tahun 1653, Belanda merebut Kupang dari kekuasaan Portugis namun baru pada abad ke-18, pelabuhan Kupang yang aman dari badai ini menjadi tempat persinggahan para pedagang Cina, Melayu, Jawa dan Bugis-Makasar yang ingin membeli kayu cendana, lilin, kuda dan budak. Selain pelabuhan Kupang, di tempat-tempat lain di pantai utara Timor bagian barat terdapat beberapa pelabuhan milik raja-raja setempat. Dari pelabuhan-pelabuhan inilah para pedagang Cina mendapatkan kayu cendana dan lilin lebah. Kebanyakan para pedagang Cina menjadi agen atau perantara dalam perdagangan kayu cendana yang biasanya dikontrol oleh para raja



(liurai) setempat. Selain itu para pedagang Cina ini juga tidak takut untuk menjelajahi daerah pedalaman di Amanuban, Molo, Belu Selatan di selatan dan Oikusi, Ataupun yang ada di utara Timor.

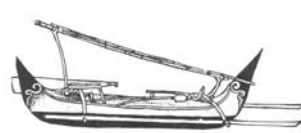
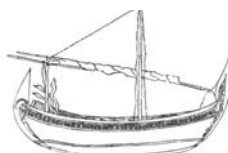
Para pedagang Cina ini kemudian membawa barang dagangan tersebut dengan kapal menuju Kupang untuk dijual kepada para pedagang lain. Kapal-kapal dagang yang berdatangan ke Kupang biasanya pada bulan Maret dan September, dan mereka meninggalkan Kupang pada bulan April, Mei dan Oktober, hal ini sejalan dengan bertiupnya angin musim. Di Pelabuhan Kupang para pedagang Cina juga membuat perahu yang berbobot antara 30-40 ton dan perahu-perahu yang lebih kecil dengan bobot 8 ton.

Selama abad ke-19 banyak kapal dari berbagai penjuru wilayah Nusantara dan kapal-kapal asing berdatangan ke Kupang untuk mendapatkan barang-barang yang mereka butuhkan seperti, beras, jagung, kayu cendana, sarang burung dan sebagainya. Pada awal abad ke-19 sangat jarang kapal-kapal Belanda yang datang kecuali kapal-kapal asing yang menggunakan bendera Belanda. Sementara itu kapal-kapal Amerika dan Inggris yang berbobot 200-400 last (400-800 ton) banyak yang menyinggahi Kupang sebelum melanjutkan perjalanan jarak jauhnya menuju Manila, Makao, Australia, Inggris dan Amerika.

Kapal Belanda berlabuh di Pelabuhan Kupang, Timor Selatan



Dilihat dari laporan Pelabuhan Kupang tentang keluar masuknya barang-barang, ternyata beras merupakan mata dagangan yang banyak diminati oleh kapal-kapal dagang yang datang dari berbagai wilayah Nusantara ataupun juga oleh kapal-kapal asing seperti Inggris. Komoditi beras selain berasal dari Timor juga berasal dari pulau-pulau lain di Nusa Tenggara bagian timur. Seperti yang tercatat dalam laporan pelabuhan Kupang tahun 1861, daerah Noen Koeroes dan Babaw adalah sentra produksi beras di Timor. Pada Bulan Mei 1861, Desa Noen Koeroes menghasilkan beras kurang lebih 3000 pikul dan Babaw 12.000 pikul yang dijual melalui Pelabuhan Kupang dengan nilai jual beras ini sekitar f 3647, 68 (Arsip Timor no.103, 1861).





Peta Kupang dan sekitarnya, Timor Barat Selatan

Selama tahun 1861 angka penjualan beras dari Pelabuhan Kupang kepada para pedagang yang datang adalah sebagai berikut; bulan Januari harga beras dipasaran berkisar f 12-14 kualitas bagus dan f 3-4 perpikul untuk kualitas terendah, dengan angka penjualan senilai f 786,98. Pada bulan Pebruari harga beras merosot menjadi f 7-8 per pikul untuk kualitas terbaik, sementara harga jagung antara f 2-3 per pikul, dengan keseluruhan nilai penjualan f. 2138,77. Bulan Maret 1861 harga beras tetap f 7-8 per pikul dan jagung f 2-3 per pikul, dengan nilai penjualan f 69,51. Bulan April harga beras f 7-8 perpikul, jagung f 2-3 perpikul, total penjualan f 2681,2. Pada bulan Mei dengan harga beras f 7-9 perpikul dijual ke Irian dengan nilai penjualan f.1829,17, sementara itu pada bulan Mei juga kapal uap *Phoenix* datang dari Alor dengan membawa beras senilai f. 1917,32 Pada bulan Juni nilai penjualan beras di Pelabuhan Kupang adalah f 885,58, dan pada bulan Juli bernilai f 378,38 dan bulan Oktober nilai perdagangan beras mencapai f 3116,5 (Arsip Timor no. 103).

Sementara itu kapal-kapal yang datang dan pergi dari pelabuhan Kupang dilaporkan oleh sebagai berikut:

Selama Mei 1861, Pelabuhan Kupang didatangi tiga kapal dengan muatan 533 *last* (1066 ton), lima kapal yang berukuran masing-masing 33 *last*, empat kapal dengan ukuran 1013,5 *last* dan 9 kapal pribumi berukuran 64,5 *last*. Pada bulan itu juga sebuah kapal yang berangkat meninggalkan Kupang membawa muatan dengan nilai f 244,12 dengan tujuan ke Batavia.

Bulan Januari 1862 ada sebuah kapal Belanda yang pergi ke Pulau Burung datang dari Banyuwangi dengan muatan gula dan teh. Kapal *Maliesa* dari Palembang dan kapal *Rozet* dari Surabaya berlabuh di Kupang sambil menurunkan muatan senilai f 1965,62 (Arsip Timor no. 104, 1862).

Selama bulan Juli 1862, pelabuhan Kupang kedatangan kapal-kapal dari Belanda sebanyak 12 buah dengan muatan seberat 399 *last*, tiga kapal dengan bendera Inggris dengan muatan 848 *last*. Sementara kapal-kapal yang berangkat dari Kupang terdiri dari sembilan kapal Belanda dengan muatan 328 *last* dan empat kapal Inggris dengan muatan 1187 *last* dengan total nilai barang f 2538,46. Antara bulan Maret-April 1863, Kapal yang datang ke Pelabuhan Kupang berjumlah lima buah dengan muatan 547 *last*, sebaliknya ada empat kapal Belanda yang berangkat membawa muatan senilai f 1298,17 (Arsip Timor no. 105, 1862).





Pelabuhan Kupang awal abad ke-20

Kapal-kapal pengangkut kuda yang berasal dari Australia berjumlah tujuh buah datang ke Kupang pada tahun 1876 untuk membeli kuda sekaligus menyewa 306 orang Timor untuk dijadikan penyelam mutiara dengan gaji f. 25-30 per orang per bulan. Selain itu ada empat kapal Australia pencari mutiara yang juga menyewa 200 orang Timor sebagai tenaga penyelam mencari kerang mutiara (Arsip Timor no. 114, 1876).

Pada bulan Januari 1877, terjadi badai yang besar di Laut Sawu dan sekitarnya karena muson barat, iklim yang buruk mengganggu penanaman jagung dan padi. Sebuah perahu Buton kandas di Baa, Pulau Roti. Sebulan berikutnya perahu Buton, yang dinakhodai Lati Boe, kandas di Lawolama, pantai barat laut Pulau Solor. Selama bulan Mei 1877, terdapat 631 ternak kuda yang diekspor dari Kupang. Sedangkan kapal *Alice* untuk mengangkut 95 ekor kuda dari Kupang untuk dijual ke Mauritius. Satu kapal Inggris dan 7 kapal Belanda mengangkut kuda dari Kupang, Roti, Sawu ke Jawa (Arsip Timor no. 115, 1877).

Dari sumber-sumber laporan Syahbandar Pelabuhan Kupang dapat dilaporkan perdagangan ekspor dan impor yang melalui pelabuhan Kupang: Nilai impor barang-barang dari pelabuhan Kupang pada bulan Maret 1877 sebesar f 25.570 dan ekspor senilai f 12.740. barang-barang yang diimpor berasal dari Batavia sebanyak f 1.895,

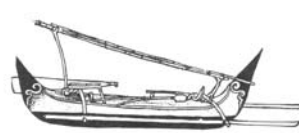
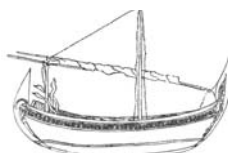


dari Surabaya bernilai 18.960, dari Makasar sebanyak f 4.715. Sedangkan ekspor ke Surabaya bernilai f 12.140 dan ke Semarang sebanyak f 600 (Arsip Timor, 1877).

Dalam bulan Maret 1877, Pelabuhan Kupang cukup ramai dengan kegiatan bongkar muat barang-barang yang dibawa keluar oleh kapal-kapal dagang dan barang-barang yang didatangkan ke Kupang untuk dijual. Barang-barang manufaktur, kain linen dan katoen menjadi komoditas yang paling besar dijual ke Pelabuhan Kupang oleh para pedagang yang datang dari luar Nusa Tenggara, dengan nilai f 7460, disusul dengan arak seharga f 3500 dan barang-barang keramik senilai f 1400. Barang-barang lain yang dijual di Kupang adalah mentega, barang-barang dari gelas, tembaga, gading gajah, alat-alat rumah tangga, tepung, minyak, kertas, tembakau, teh, pisau, sabun, dan barang kerajinan kulit. Untuk nilai dari masing-masing dapat dilihat dalam lampiran. Sedangkan barang-barang yang banyak dibeli dari pelabuhan Kupang yang terbesar adalah lilin dengan harga f 11.440, kayu cendana f 600 dan uang perak seharga f 700 (Arsip Timor no. 115, 1877).

Dari laporan Syahbandar Kupang dapat dilaporkan kegiatan ekspor dan impor selama bulan April 1877. Barang-barang yang didatangkan dari luar Kupang mencapai f 33.430, dengan nilai tertinggi adalah beras seharga f 6.720, kemudian kain lena dan katun senilai f 3.340, dan bahan makanan seharga f 3.150. barang-barang yang lain adalah keramik, mentega, bir, genting, cognac (minuman keras), arak, barang-barang dari besi, alat-alat rumah tangga, minyak lijn, tepung, pisau, candu, tembakau, tir, anggur dan the. Sedangkan barang-barang yang dijual dari Kupang selama bulan April 1877 terdiri dari kayu cendana senilai f 12.624, kuda seharga f 5.160, asam Jawa senilai f 1.890 dan lilin seharga f 15.925. Sedangkan barang-barang lain yang diekspor adalah bahan makanan, alat-alat rumah tangga, pisau, karung goni dan uang perak (Arsip Timor no. 115, 1877).

Sedangkan pada bulan Mei 1877, angka impor nihil sedangkan ekspor bernilai f. 29.750, tujuan ekspor adalah pelabuhan Makasar bernilai 13.220, tujuan Surabaya senilai 8.930, dan tujuan Besuki f. 7.600.



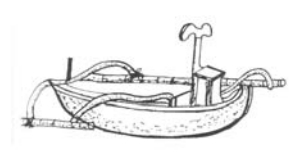
Adapun daftar barang-barang yang diekspor selama Mei 1877 sebagai berikut (Arsip Timor no. 115):

Adapun daftar barang-barang yang diimpor selama Januari 1877 sebagai berikut (Arsip Timor no. 115, 1877):

JENIS KOMODITI	NILAI DALAM GULDEN
Tanduk kerbau	340
Kuda	14.320
Kayu cendana	12.880
Lilin	2.210
Jumlah Total	29.750

Dari laporan syahbandar pelabuhan Kupang selama abad ke-19, pelabuhan Kupang termasuk pelabuhan yang cukup ramai, terutama dengan kegiatan ekspor dan impornya. Kebanyakan barang ekspor adalah berasal dari hasil alam yang dapat diperoleh di Timor dan sekitarnya, seperti kayu cendana, beras, kuda, lilin dan tanduk kerbau. Sementara barang-barang yang diimpor adalah barang-barang konsumsi yang tidak dihasilkan di daerah Nusa Tenggara bagian timur.

JENIS KOMODITI	NILAI DALAM GULDEN
Kertas	200
Candu	1.500
Pisau	1.230
Tepung	135
Korek api	100
Buah-buahan	4.695
Katun	1.545
Wol	120
Pakaian	860
Bahan makanan	600
Mentega	470
Biskuit	450
Bir	230
Tembikar	2.225
Barang-barang lain	3.865
Jumlah Total	24.665



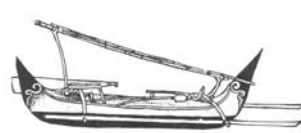
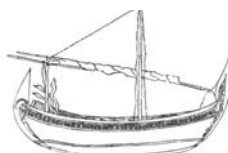
17.3 Pelabuhan Lohayong, Solor

Selain Larantuka, Pelabuhan Solor juga sudah dikenal oleh para pelaut Portugis sejak tahun 1515. Mereka singgah di Solor terutama untuk beristirahat sambil menunggu lewatnya badai. Pulau Solor dijadikan basis perdagangan, terutama untuk di jadikan pergudangan kayu cendana yang di beli dari Timor. Pada tahun 1561 kaum misionaris Dominikan datang ke Solor mendirikan pemukiman dan Gereja Katolik. Sebagai upaya mempertahankan diri dari serangan para pelaut Bugis, mereka membangun benteng pada tahun 1566. Laporan pendeta Jesuit Balthasar Dias yang mengunjungi Solor pada tahun 1559 melaporkan kira kira 200 pedagang dan pelaut Portugis yang beristirahat selama bulan Desember dan Januari untuk menghindari badai yang ganas. Pedagang Makassar juga sangat aktif berdagang di wilayah ini untuk mendapatkan kayu cendana, lilin dan budak.

Pada tahun 1613, Armada VOC menyerang benteng di Solor dan berhasil menghancurkan kekuatan Portugis di sana. Belanda mengirimkan dua kapal perang 'der Veer' dan kapal 'de Halve Maen ', dibantu sejumlah perahu kora-kora dari Ternate. Orang-orang Portugis dan sebagian penduduk pribumi yang beragama Katolik mengungsi ke Larantuka. Dengan segera VOC membangun kekuatannya di Solor, namun terjadi hal yang menarik ketika komandan garnisun Belanda di sana membelot ke Larantuka dan menganut agama Katolik. Selain itu karena Pulau Solor yang gersang dan beratnya persaingan dagang dengan pedagang Portugis yang secara teratur mengirim kapal dagangnya untuk mengangkut kayu cendana, membuat pemerintahan pusat VOC di Batavia memerintahkan pengosongan benteng di Pulau Solor pada tahun 1629.

Pada tahun 1646 perhatian VOC terhadap pulau ini muncul kembali dan menyerang benteng di Solor yang sudah dibangun oleh orang-orang dari biarawan Dominikan. Selanjutnya VOC membangun benteng Fort Henricus di Solor. Benteng ini terletak di pantai

Fort Henricus, Lohayong, Solor





Pelabuhan Solor

Lohayong, bangunannya berbentuk trapesium dengan tinggi dinding 5,5 meter, panjang 60 meter dan lebar 27 meter. Pelabuhan Solor di pakai VOC untuk menyaingi Portugis dalam perdagangan portugis dalam perdagangan produk-produk lokal dari Nusa Tenggara bagian timur. Selain itu pelabuhan Solor sebagai persinggahan yang penting bagi kapal kapal VOC dari dan ke Maluku dan dijadikan perdagangan kayu cendana. Persaingan ini berhenti ketika gempa besar melanda Solor tahun 1648 dan menyisakan puing-puing di sana. Untuk kedua kalinya orang-orang Belanda akhirnya meninggalkan Pulau Solor. Sejak itu selama hampir 200 tahun Belanda tidak kembali lagi ke Solor, sedangkan kaum biarawan Dominikan untuk yang kedua kali kembali membangun pemukiman dan gereja di Solor.

Keinginan Portugis untuk tetap mempertahankan benteng dan kegiatan perdagangannya di Solor memang tetap besar, meski ancaman dari Belanda datang terus menerus. Laporan pedagang Portugis di Makao, Antonio Bocarno tahun 1635, menekankan pentingnya hubungan perdagangan dengan Solor yang menghasilkan kayu cendana. Dari penjualan kayu cendana kepada pedagang-pedagang Cina di Makao, orang Portugis dapat memperoleh keuntungan hingga 100 – 150 %. Hasil keuntungan ini dapat dinikmati oleh pemerintah Portugal di Makao yang dipakai untuk membangun perbentengan yang lebih kuat di sana.





Pelabuhan Lohayong. Benteng Lohayong terletak di daerah yang tinggi.

Kehancuran akibat gempa yang melanda Solor tahun 1648, di saksikan oleh Major Willem van de Beek dan awak kapal “den Wolff” yang berlabuh aman di Selat Solor. Dari atas geladak kapal mereka bisa melihat dinding benteng Fort Hendricus roboh rata dengan tanah. Dinding besar itu tercerabut ke luar dari atas tanah. Meriam-meriam terlempar dari dinding bastionnya. Gempa tersebut telah menewaskan empat orang Belanda termasuk anak dari komandan benteng Hendrik ter Horst dan sembilan lainnya terluka.

Setelah kepergian Armada VOC meninggalkan Solor, pelabuhan Larantuka berkembang makin pesat. Kapal-kapal dari Jawa dan Cina secara rutin menyinggahi pelabuhan tersebut. Terlebih lagi Larantuka menjadi tempat pengungsian orang-orang Portugis dari Malaka yang direbut VOC tahun 1641.

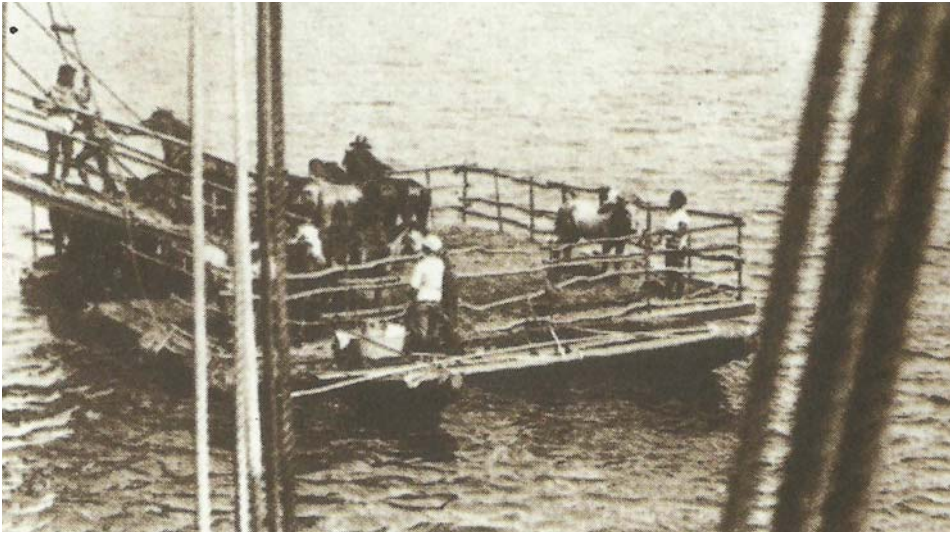
Menurut laporan Francis pada tahun 1831, pelabuhan Lohayong di Solor disinggahi oleh para pedagang Bugis dan Makasar yang membawa barang dagangan berupa alat-alat dari hasil besi, kain lena dan hasil-hasil pulau sekitarnya untuk ditukarkan dengan sarang burung, karet, sirip ikan, dan minyak ikan paus. Para pedagang Bugis dan Makasar lebih suka berlabuh di Solor daripada membongkar muatan di Kupang yang mengenakan pajak ekspor-impor. Pelabuhan di Solor menjadi alternatif persinggahan kalau situasi pelabuhan Kupang tidak aman.

Pada tahun 1844 terjadi peperangan antara orang Larantuka dengan negeri Lamakera. Akibat konflik tersebut Belanda ikut campur dan mengirimkan pasukan ke Solor pada tahun 1847, yang disusul pembangunan pos penjagaan di Solor, sejak saat itu Belanda kembali mengambil alih kekuasaan atas Solor.

17.4 Pelabuhan Waingapu, Sumba

Pulau Sumba terletak dalam gugusan jalur antara pulau vulkanis dan nonvulkanis. Pada bagian pantai utara, timur, dan barat pulau Sumba merupakan teras laut yang terangkat setinggi 600 meter dari permukaan laut. Di wilayah ini sungai – sungai membentuk palung yang dalam dan sempit. Sementara itu di pantai selatan hanya





*Pengiriman kuda di pelabuhan
Waingapu, Sumba*

sedikit terdapat teras yang terangkat. Di daerah pedalaman topografinya berbukit-bukit dan lembah dengan daratan rata yang sempit. Daratan yang luas hanya terdapat di tiga wilayah di Sumba tengah: Waikabubak, Qanakalang, dan Lewa. Puncak tertinggi terdapat di pegunungan Massu dengan ketinggian 1.225 meter dpl. Dari pegunungan inilah hulu sungai yang mengalir ke arah selatan.

Sama seperti masyarakat Sawu, masyarakat Sumba juga membagi-bagi wilayah desa seperti bagian sebuah perahu. Di bagian ujung desa terdapat daerah buritan (*kiku kemudi*), bagian tengah (*kani kadua*), dan bagian haluan (*tundu kambata*), di samping itu ada daerah yang diberi nama *hu kandhu* (dayung).

Di Sumba cukup tersedia padang rumput bagi tumbuhnya peternakan kuda yang menjadi daya tarik perdagangan ke pulau ini. Hutan cendana juga tumbuh subur di beberapa bagian pulau. Pohon lontar yang banyak tumbuh di sini diolah, penduduk dapat mengolahnya menjadi gula lontar. Selain orang Sumba, penduduk yang tinggal di pulau ini adalah orang Islam dari Ende, orang Sawu dan orang bugis, juga tinggal orang Cina dan Arab. Keragaman penduduk disini di mungkinkan karena kahadiran pelabuhan Waingapu.

Dominasi orang Ende atas perdagangan di wilayah Sumba membuat pemerintah Belanda sulit untuk melakukan kegiatan dagang mereka sehingga tahun 1838 dengan alasan untuk menghapuskan perdagangan budak, pelabuhan Ende diserang dan

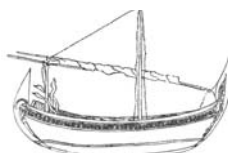


diduduki. Setelah itu muncul kekuatan baru dalam perdagangan di Ende, justru dipelopori oleh Residen Timor, Gronovius. Dengan bekerja sama dengan seorang pedagang Arab, Syarif Abulrahman mereka mengendalikan perdagangan di Ende. Selain ingin mendapatkan hasil-hasil hutan, seperti lilin, lebah, kayu cendana dan sarang burung, Syarif Abdulrahman bekerjasama dengan para penguasa Sumba untuk mengembangkan perdagangan ternak, terutama kuda.

Menurut laporan Residen Timor kepada Gubernur Jenderal tanggal 20 Januari 1839 pelabuhan Ende merupakan pelabuhan dagang yang ramai dikunjungi oleh kapal-kapal. Selain itu orang Ende juga mengembangkan pelayaran dan perdagangannya di tingkat lokal. Untuk mengatur pertukaran barang di pelabuhan Ende, Raja Ende mengangkat petugas yang disebut Raja Sabandar. Orang-orang Ende banyak berlayar ke Sumba untuk membeli kuda, kayu cendana, sarang burung, tripang dan terutama mereka juga melakukan perdagangan budak. Di pulau Sumba para Raja setempat juga menjual budak mereka kepada orang-orang Ende atau bahkan orang-orang Ende ini melakukan penyerangan dan penangkapan terhadap orang-orang yang mereka temui di desa-desa pantai.

Kedudukan Pulau Sumba dalam pelayaran dan perdagangan di Nusantara juga sangat strategis, bahkan dalam laporan Residen Timor kepada Gubernur Jenderal tanggal 20 Januari 1839, menggambarkan posisi Pulau Sumba yang menjadi jalur pelayaran niaga lintas Amerika-Cina atau Eropa-Cina dan jalur Sumba-Australia Selatan. Namun demikian potensi ini tidak diimbangi dengan kekuatan yang cukup untuk mengawasi perdagangan tersebut sehingga pemerintah tidak cukup kuat untuk mengawasi masalah penyelundupan barang-barang yang keluar dan masuk, seperti perdagangan budak, perdagangan tripang dan rempah-rempah. Selain itu banyak para nelayan dari luar wilayah Keresidenan Timor yang mencari ikan diperairan laut Sawu seperti halnya para nelayan dari Ternate yang menangkap ikan di perairan Timor. Dilaporkan juga mata dagangan dari Sumba berupa, kayu cendana, sarang burung bermutu, tripang, kuda, kerbau dan domba. Pelabuhan Waingapu juga menjadi lebih ramai lagi karena berhasil dibudidayakan di Pulau Sumba antara lain tebu, indigo dan lada.

Kalau pada abad ke-17, Solor merupakan pusat kegiatan perdagangan yang ramai, namun pada abad ke-19 kedudukan Solor digantikan oleh pelabuhan Waingapu di pantai utara Sumba. Dari pelabuhan Waingapu inilah pada para pedagang Ende,



Makassar dan Bugis menjual muatan mereka dan membeli lilin, kayu cendana dan kuda. Kedatangan saudagar keturunan Arab asal Pontianak, Syarif Abdulrachman bin Abubakar Algadrie ke pelabuhan Waingapu sejak 1840-an membuat perdagangan di Waingapu meningkat pesat. Raminya perdagangan di Waingapu ditunjukkan dengan angka kedatangan kapal-kapal pada tahun 1869 sebanyak 95 buah yang berasal dari Jawa (7 buah), dari Ende (64 buah), Manggarai (5 buah), Lombok (7 buah), Makassar (2 Buah), Bima (3 Buah), Sumbawa (1 buah), Kupang (3buah) dan Sabu (2 buah).

Dalam perkembangan selanjutnya terlihat kapal uap Curacau berlabuh di Sumba pada bulan Januari 1877. Pada bulan yang sama 2 perahu Ende dan Paduwakang dengan awak 27 orang dan dengan muatan beras dari Pedjoe (Lombok) datang ke Sumba. Pada bulan April 1877 kapal Brano tiba di Sumba untuk mengangkut kuda ke Surabaya. Pada saat yang sama kapal uap Bromo milik pemerintah Hindia Belanda juga berlabuh di Sumba. Pada bulan Mei 1877 ada 1426 ekor kuda yang dikirim dari Sumba ke Jawa.

17.5 Pelabuhan Komodo, Selat Sape Flores Barat

Di sebelah Barat Pulau Flores terdapat pulau Komodo yang jarang penduduknya, pulau ini bersama pulau Rinca di sebelah Timurnya, terletak di sebelah Selat Sape, antara Pulau Sumbawa dan Pulau Flores. Perjalanan ke Pulau Sumbawa dilakukan dengan perahu melewati pulau-pulau kecil seperti Girilawa, Lulu, Bendera, dan Gilibanta, yang membutuhkan waktu satu hari pelayaran. Sementara itu untuk berlayar menuju Labuhan Bajo di Flores memakan waktu perjalanan setengah hari dengan melewati Pulau Messah.

Penduduk Pulau Komodo dikenal dengan sebutan Ata Modo dan pulaunya mereka sebut Tana Modo, dengan jumlah desa yang sangat sedikit. Menurut Zollinger, sekitar tahun 1850 penduduk yang tinggal di Pulau Komodo dahulu mengungsi ke Bima akibat adanya serangan bajak laut.

Berdasarkan laporan Gronovius yang berlayar ke Pulau Sumba tahun 1846, Pulau Komodo dan Sape di Sumbawa Timur, merupakan tempat yang di pakai sebagai pangkalan oleh para bajak laut untuk menyerang desa-desa di pantai utara Sumba, dan menangkap Penduduknya untuk di jadikan budak yang diperjualbelikan.





Berburu paus di Lembata

Kebanyakan kapal-kapal bajak laut itu berasal dari Bugis dan Makasar . bahkan dalam salah satu cerita legenda *Orang Komodo*, orang bajak laut diceritakan berasal dari Negri Bajak Laut, Butung (Buton) di Sulawesi Tenggara.

Laporan-laporan pada abad ke-19 menyebutkan pulau Komodo adalah tempat pembuangan orang-orang yang terlibat kejahatan. Mereka adalah orang-orang yang menjadi budak akibat hutang dan orang hukuman yang berada dibawah pengawasan wakil dari kesultanan

Bima. Setiap tahun pada abad ke-19 kapal-kapal dari dari Manggarai, singgah di Bandar pulau Komodo. “ pemberian “ kepada Sultan Bima, terdiri dari hasil bumi, budak, lilin lebah, emas, lontar, dan asam Jawa.

Selain penduduk asli, pulau Komodo juga didiami oleh orang-orang dari Sumba, Manggarai, Ambon, Kapuk (dari Manggarai Barat), Sape (Sumbawa Timur), Bugis, Ende (flores Tengah), dan orang Welak (Flores Barat).

Mata pencaharian penduduk pulau Komodo adalah mencari ikan didekat pantai dengan menggunakan Tombak. Cara penangkapan ikan ini hampir sama dengan kebanyakan penduduk Lamalera yang tinggal di pulau Lembata yang terletak Sebelah Timur Pulau Flores. Orang-orang Lamalera memiliki mata pencaharian sebagai pemburu ikan paus, hiu,dan Pari dengan menggunakan tombak yang bernama *tempuling*. Setelah kedatangan pelaut-pelaut Bugis, nelayan pulau Komodo mulai mengenal jala atau jaring. Selain menggunakan tombak, nelayan dari pulau Komodo juga mencari ikan dengan kail yang di beri umpan cacing gere yang panjangnya bisa mencapai 30cm. sementara anak-anak dan para wanita biasanya membantu mencari ikan kecil, ketam, dan lokan dari genangan air laut yang telah surut.

Sebagai alat transportasi dan menangkap ikan , orang Komodo membuat perahu atau sampan dari kayu rengo atau kawu puah (*bombax ceiba*) yang bisa bertahan selama tiga tahun, sedangkan sampan dari kayu pohon who (*sterculia foetida*) sampai sepuluh tahun.

Daratan pulau Komodo juga merupakan penghasil asam jawa yang banyak tumbuh di tepi pantai. Buah asam jawa yang berwarna coklat ketika masak, merupakan bumbu masakan dan dipakai sebagai obat tradisional ketika panen asam jawa,



seluruh masyarakat Komodo mulai dari orang dewasa sampai anak-anak memanjat pohon asam yang tinggi untuk dipetik. Hasil panen di jual kepada pedagang dari Ende yang datang kesana. Kehidupan yang terkait dengan pertanian dan perladangan juga menjadi mata pencaharian penduduk. Mereka mengenal sistem perkebunan yang bersifat komunal yang dikenal dengan lingko. Bentuk seperti ini juga ada di Manggarai, namun lebih kecil. Perkebunan milik orang Komodo berbentuk lingkaran dengan diameter sampai 150 meter, sedangkan di Manggarai bisa mencapai 1,5 km. penduduk menanam jagung, jelai (*gandong*), sorgum (*boka*), ubi kayu (*bojo*), dan ubi jalar (*tete*). Selain itu hutan sagu dan pohon enau tumbuh subur di pulau Komodo, sehingga penduduk pun mengolah sagu tersebut yang menjadi makanan pokok sejak jaman dahulu. Dari setiap pohon yang bagus bisa di dapat 40kg tepung sagu (*kuwang*), sedangkan dari penyadapan bunga pohon enau mereka bisa mengolah tuak dan gula enau.

Letak Pulau Komodo di Selat Sape, ternyata menjadi daerah rute pelayaran dan perdagangan dari daerah-daerah lain, terutama dengan daerah Ende, Flores, dan Sumbawa. Perahu dagang dan nelayan dari Ende bahkan menangkap ikan hiu sampai ke perairan pulau Komodo atau membeli hasil bumi dari penduduk seperti asam Jawa, gula enau, dan tepung sagu. Begitu juga dengan kedatangan perahu-perahu nelayan dan dagang Bugis yang menggunakan perahu *patorani* atau *padewakang*. Cerita kedatangan para pelaut Bugis ini juga terdapat dalam cerita rakyat di Komodo, tentang ata Gili Motang atau orang Gili Motang. Dikisahkan dalam bahasa Komodo, yang sudah diterjemahkan : ‘Moyang kami datang dari tanah Bugis, pergi berlayar ke Gili Motang. Setibanya di Gili Motang, ia bertemu dengan orang Gili Motang, “Datang dari mana?” Dijawab oleh moyang kami, “dari (tanah) Bugis”. “bapak mau ke mana?”. “bukan, kami berlayar ke sini saja”. Kata mereka, “kalau begitu bapak jangan berangkat, maunya menjadi kawan kami di sini”. Jawab moyang kami, “Baik”. Sesudah itu orang Gili Motang suruh (dia) membuat perahu, membuat perahu di pulau Gili Motang. Maka moyang kami membuatnya. Sesudah ia selesai, diikatnya tali pada buritannya, ditambah pada pohon asam. Sesudah ia selesai, Tuanku Sangaji Mbojo (Bima) itu pesan kepada moyang kami untuk datang. Maka moyang kami pergi ke Mbojo.

Cerita rakyat tersebut menggambarkan kedatangan para pelaut Bugis yang dianggap sebagai nenek moyang orang Komodo, bahkan mereka menganggap tradisi pembuatan perahu di Pulau Komodo berasal dari orang-orang Bugis yang datang.



17.6 Pelabuhan Ende, Flores Selatan

Sebagai pulau yang banyak memiliki teluk, di Flores terdapat beberapa pelabuhan yang banyak dikunjungi oleh perahu-perahu dagang. Pelabuhan-pelabuhan itu antara lain : Bari, Pota Manggarai (sebelah barat Flores), Gelitting di Sikka (pantai utara tengah), Maumere di bagian utara, Larantuka di pantai timurlaut, dan Ende kota pelabuhan di pantai selatan.

Pelabuhan Ende letaknya sangat strategis karena berada di tengah kawasan dalam Laut Sawu yang menghubungkan daerah luar kawasan dengan daerah dalam kawasan. Seperti hubungan pelayaran dan perdagangan dengan pelabuhan-pelabuhan di Pulau Sumba, Sawu, Flores Timur, Kepulauan Solor-Alor, Rote dan Pelabuhan Kupang.

Potensi pedalaman Ende dan sekitarnya banyak menghasilkan beras, jagung, umbi-umbian, sarang burung dan kelapa. Selain itu pelabuhan Ende juga menjadi pangkalan selain pedagang Ende, juga pedagang Bugis dan Makasar. Sehingga Pelabuhan Ende juga mendapatkan barang dagangan dari tempat-tempat lain berupa budak, teripang, kuda, gading gajah, kain katun, sutera, peralatan gerabah, alat-alat logam, kulit penyu dan kayu cendana. Komoditas perdagangan tersebut yang kemudian dipertukarkan ke seluruh kawasan wilayah di Laut Sawu dan juga kepada pedagang Bugis, Makasar, Jawa, Melayu dan juga kepada pedagang asing asal Cina dan Eropa (Belanda, Inggris, Perancis).

Pelabuhan Ende sejak abad ke-16 telah memainkan peranan penting dalam perdagangan lokal, regional dan internasional. Sampai abad ke-19, Pelabuhan Ende masih menjadi pusat perdagangan terpenting selain Larantuka, Waingapu dan Kupang.

Sebagai wilayah yang juga menghasilkan padi, masyarakat Ende dan sekitarnya membudidayakan padi gogo. Meski secara umum kondisi tanah dataran di Flores relatif kecil dibandingkan dengan daerah pegunungan, namun di beberapa daerah, masyarakat menggunakan tanahnya untuk ditanami padi. Seperti halnya penduduk Pulau Jawa yang mengolah padi sawah di lahan yang luas dan subur di sepanjang aliran sungai dan tepian laut, mereka mengenal tokoh seperti Dewi Sri sebagai dewi padi. Terkait tentang budi daya padi tersebut masyarakat memiliki cerita-cerita lisan yang menggambarkan keadaan tersebut.



Begitu juga etnik Lio di Ende memiliki legenda yang mirip dengan Dewi Sri. Menurut kisah tradisi lisan tersebut diceritakan bahwa padi tumbuh dari bagian tertentu dari tubuh seorang gadis yang membiarkan tubuhnya dibunuh karena iba terhadap manusia yang kelaparan karena sudah lama tidak makan nasi. Gadis itu dikenal dengan nama Ine Mbu. Sampai saat ini dalam masyarakat Lio dikenal jenis padi (*pare* dalam bahasa Lio) lokal, yakni *pare mbu*, *pare ndale* dan *pare sipi*. *Ndale* dan *siپی* dalam legenda rakyat Lio di kenal sebagai saudara dari Ine Mbu.

Cerita tentang asal-usul padi tersebut menunjukkan bahwa pertanian padi umum dilakukan di wilayah dengan sumber air yang cukup, atau di musim penghujan. Selain itu masyarakat juga mengadakan beberapa upacara untuk melakukan penanaman padi dan jagung.

Pelabuhan inilah yang menjadi pintu gerbang penjualan atau pertukaran hasil bumi dan hutan Flores dengan barang-barang dari luar pulau atau dari tempat yang lebih jauh, seperti Malaka, dan Makassar. Pelabuhan Ende termasuk pelabuhan yang ramai karena perdagangan antar pulau. Penduduk Ende merupakan penduduk campuran antara orang Makasar dan penduduk lokal membuat etos dagang mereka sangat tinggi. Dominasi orang Ende ini terutama terjadi dalam perdagangan di Pulau Sumba. Dalam tulisannya J. Francis menyebutkan orang-orang Ende memonopoli perdagangan di Sumba dan bahkan memerangi suku-suku lain yang hendak memasuki daerah perdagangan mereka.

Dominasi orang Ende atas perdagangan di wilayah Sumba membuat pemerintah Belanda sulit untuk melakukan kegiatan dagang mereka sehingga tahun 1838 dengan alasan untuk menghapuskan perdagangan budak, pelabuhan Ende diserang dan diduduki. Setelah itu muncul kekuatan baru dalam perdagangan di Ende, justru di pelopori oleh Residen Timor, Gronovius. Dengan bekerjasama dengan seorang pedagang Arab, Syarif Abdulrahman, mereka mengendalikan perdagangan di Ende. Selain ingin mendapatkan hasil-hasil hutan, seperti lilin lebah, kayu cendana dan sarang burung, Syarif Abdulrahman bekerjasama dengan para penguasa Sumba untuk mengembangkan perdagangan ternak, terutama kuda.

Menurut laporan Residen Timor kepada Gubernur Jenderal tanggal 20 Januari 1839, Pelabuhan Ende merupakan pelabuhan dagang yang ramai dikunjungi oleh kapal-kapal. Selain itu orang Ende juga mengembangkan pelayaran dan perdagangannya

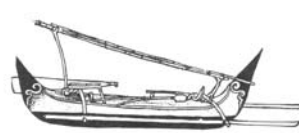
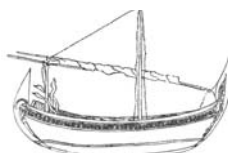


di tingkat lokal. Untuk mengatur pertukaran barang di pelabuhan Ende, Raja Ende mengangkat petugas yang disebut Raja Sabandar. Orang-orang Ende banyak yang berlayar ke Sumba untuk membeli kuda, kayu cendana, sarang burung, tripang dan terutama mereka juga melakukan perdagangan budak. Di Pulau Sumba para raja setempat juga menjual budak mereka kepada orang-orang Ende ini melakukan penyerangan dan penangkapan terhadap orang-orang yang mereka temui di desa-desa pantai.

17.7 Pelabuhan Larantuka, Flores Timur

Setelah kepergian armada VOC meninggalkan Solor, setelah gempa hebat melanda benteng Fort Henricus di Lohayong Solor tahun 1648. Pelabuhan Larantuka berkembang makin pesat. Kapal-kapal dari Jawa dan Cina secara rutin menyinggahi pelabuhan tersebut. Pelabuhan Larantuka adalah pelabuhan alam yang bagus karena terlindungi dari amukan badai. Daerah sekitar pantainya cukup subur, sehingga tanaman jagung yang ditanam oleh orang-orang Portugis tumbuh dengan baik disana. Dilihat dari sisi pertahanan Larantuka juga sangat baik, karena meskipun ada blokade laut, penduduk dapat melintasi pedalaman dan menuju daerah pantai yang lain. Di pelabuhan inilah para pedagang membangun desa yang aman, dengan rumah-rumah yang tinggi dan kebun yang luas.

Terlebih lagi Larantuka menjadi tempat pengungsian orang-orang Portugis dari Malaka yang direbut oleh VOC tahun 1641. Larantuka telah menjadi salah satu dari dua pusat kekuasaan Portugis di wilayah Timur Jauh, setelah Makao. Para imigran juga membangun dua pemukiman baru, pertama, mereka membangun tempat pemukiman di Pulau Adonara, yaitu di Wureh, kedua, pembukaan pemukiman baru dilakukan di Konga, sekitar 20 kilometer arah selatan Larantuka. Mereka kemudian membangun komunitas masyarakat baru dan menikah dengan wanita-wanita setempat. Mereka ini kemudian dikenal dengan orang Topas atau orang Belanda menyebutnya *Zwarte Portugeesen* atau Portugis hitam, yang bisa dikenali dari kulit mereka yang berwarna gelap. Namun orang-orang yang tinggal di Larantuka, Konga, dan Wureh menyebut diri mereka dengan sebutan *Larantuqueiros* atau orang dari Larantuka.





Perahu-perahu Bugis Makasar berlabuh di Pelabuhan Larantuka



Pelabuhan Larantuka

Orang topas ini merupakan campuran antara penduduk setempat dengan para pendatang yang menggunakan bahasa Portugis, seperti para serdadu, budak dari India dan Afrika yang sudah dimerdekakan, bekas pegawai VOC yang melarikan diri.

Pemimpin orang-orang Larantuka dipegang oleh dua keluarga yang terkenal disana, pertama, keluarga da Costa yang berasal dari keturunan orang-orang Portugis dan bangsawan dari Timor, kedua, keluarga da Hornay, keturunan Honay bekas komandan VOC di Solor yang membelot ke Larantuka. Sampai tahun 1750 kedua keluarga ini bertarung untuk memperebutkan kekuasaannya di Flores dan sekitarnya. Mereka saling menyerang, merampok dan membunuh untuk mendapatkan kekuasaannya sampai tahun 1750 ketika mereka sepakat untuk menjalankan sistem kekuasaan yang bergilir.

Selain itu, desa-desa Kristen Katolik yang sudah berkembang menjadi kekuatan lokal membentuk aliansi Lima Panti (lima pemukiman), yang terdiri atas : Adonara, Lamahal, dan Trong di Pulau Adonara; Lawayong dan Lamakera di Pulau Solor. Mereka juga bekerjasama dengan penguasa Larantuka untuk menghadapi kekuatan orang-orang Islam yang dianut oleh penduduk di daerah pedalaman. Penguasa Larantuka juga lambat laun mempengaruhi dan menguasai daerah-daerah lainnya di Flores, seperti Sikka, Lio dan Ende.

17.8 Pelabuhan Haba, Sawu dan Tolamanu (Termanu), Rote

Di kawasan Pulau Timor terdapat beberapa pulau kecil seperti Pulau Sabu (Sawu), Pulau Raijua, dan Pulau Rote. Pulau Sawu terbentuk dari karang koral membentuk daratan setinggi 300 meter dpl, begitu juga dengan Pulau Raijua yang terbentuk dari karang Koral. Sawu dikenal dengan sebutan Savu atau Sabu. Penduduk asli pulau itu menyebut pulau mereka dengan Rai Hawu, Tanah dari Hawu. Sawu merupakan kepulauan yang terdiri atas Sawu, Raijua dan Dana berada paling barat dan tidak berpenghuni. Luas pulau Sawu diperkirakan 540 Km², sedangkan Pulau Raijua luasnya 54,9 Km². Batas utara dan barat kepulauan Sawu dikelilingi oleh Laut Sawu, sedangkan di selatan dan timurnya adalah Lautan Hindia.



Bagian utara Pulau Sawu lebih hijau dibandingkan bagian selatannya. Hembusan angin kencang dari Lautan Hindia yang mengandung uap garam yang tinggi membuat tanaman Sawu bagian barat dan timur mengering. Beberapa sungai yang ada di Sawu merupakan sungai hujan yang berair ketika musim hujan dan kering di musim kemarau, kecuali dibagian utara terdapat mata air sehingga air sungai mengalir sepanjang tahun. Sawu memiliki dua pelabuhan, dibagian barat yaitu Haba yang dipergunakan di musim kemarau dan di timur Pelabuhan Bolou dipakai pada waktu musim hujan. Kedua pelabuhan ini memiliki jalur pelayaran rakyat ke Kupang (Timor), Sumba, dan Ende (Flores).

Penduduk Sawu pernah berkurang banyak pada abad ke-19, akibat wabah cacar (tahun 1869) dan kolera (tahun 1874 dan 1888). Penguasaan VOC atas Sawu sejak tahun 1756 memberikan kewajiban bagi penduduk Sawu untuk menyediakan tentara membantu VOC dalam perang di Timor dan juga memperkuat benteng di Kupang. Keberanian orang Sawu yang berdinasti dalam tentara, dimanfaatkan VOC dalam ekspedisi militer menghentikan serangan orang-orang Ende dan untuk mendapatkan budak di Sumba pada tahun 1838. Sebagian penduduk Sawu juga beremigrasi ke Sumba Timur dan Membentuk perkampungan. Perpindahan ini diawali adanya perkawinan antara Raja “Melolo di Sumba Timur” dengan “Raja” Sawu di Haba. Dalam catatan Tahun 1876 ada laporan meningkatnya penduduk Sumba sebagai peladang dan menyadap nira asal sawu sehingga memiliki kekuasaan yang besar. Kebanyakan penduduk Sawu hidup sebagai peladang dan menyadap nira.

Ada hal yang menarik untuk diketahui dari filosofi yang dimiliki oleh orang Sawu. Mereka menganggap Pulaunya, Rai Hawu seperti makhluk hidup yang membujur dengan kepala di Barat yaitu Mahara, Perut di Tengah Pulau, yaitu daerah Haba dan Liae, sedangkan Dimu adalah ekor yang terletak di Timur. Namun demikian mereka juga menganggap Pulau Sawu sebagai perahu, Wilayah Mahara di Bagian Barat yang bergunung-gunung disebut Anjungan Tanah (*Duru Rai*) sedangkan di daerah Dimu yang merupakan dataran rendah dianggap buritan (*Wui Rai*).

Filosofi dan aturan perahu juga terlihat dalam pengaturan bagian kampung. Nama sebutan kampung secara lengkap disebut Kampung Perahu (*Rae Kowa*). Bagian kampung lebih tinggi disebut Anjungan perahu (*Duru Rae*). Di bagian buritan Kampung Nira Lontar. Disebut kemudi kampung (*Uli Rae*).

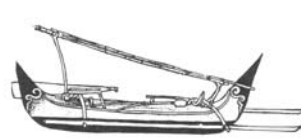
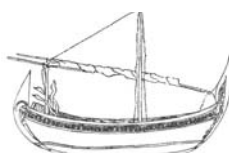




Lukisan Pelabuhan di Rote

Bahkan mereka menyebut tiang dalam loteng rumah sebagai *gela*, yang juga sebutan bagi Tiang Layar. Mereka juga mengadakan upacara menyambut kedatangan dan mengantar keberangkatan perahu Talo Nawa . Menurut kepercayaan Orang Sawu Perahu Talo Nawa ini adalah perahu gaib yang dianggap datang ke Mahara (Sawu Barat) untuk mengantarkan nira sebagai bahan makanan pokok pada musim kemarau, sehingga pohon lontar menghasilkan nira. Upacara ini berlangsung bulan pertama musim kemarau, yang juga menandai awal musim memasak gula dari nila lontar.

Dilihat dari makna pemberian nama kampung dan bagian rumah seperti halnya bagian-bagian perahu menunjukan bahwa Tradisi Bahari Masyarakat Sawu sangat kuat melekat dalam kebudayaan mereka. Meski tradisi bahari mereka tidak terlalu kuat seperti halnya masyarakat Bugis dan Makasar namun posisi Geografis Sawu sudah menggambarkan bahwa sistem mata pencaharian Orang Sawu adalah Nelayan yang menggantungkan hidupnya pada hasil-hasil yang diperoleh dari laut. Disamping mereka bercocok tanam ditanah tegalan mereka.



Pulau Rote terletak di bagian ujung baratdaya pulau Timor yang memiliki panjang 80 km dan lebar 25 km. Pulau ini termasuk dataran yang rendah dan kering. Penduduknya hidup dari perkebunan, menyadap nira, peternakan, dan perikanan di lepas pantai. Sejak pertengahan abad ke-17 masyarakat pulau Rote sudah menjalin hubungan dengan VOC. Kontrak-kontrak dilakukan antara penguasa lokal di Rote dengan VOC mulai tahun 1662, 1690, 1700, dan 1756. Sejak perjanjian yang terakhir, pulau ini terbagi atas Delapan Belas wilayah Kekuasaan (Nusak), yang diakui oleh VOC. Para penguasanya oleh VOC disebut Koning atau Raja, atau oleh Orang Rote disebut *Manek*.

Penyebaran agama Kristen Katolik di Rote dimulai pada awal abad ke-18. Orang yang pertama masuk Kristen adalah Manek dari Daerah Thie pada tahun 1729. Pada abad ke-19 sebagian orang Rote sudah memeluk agama Kristen Katolik. Pada saat yang bersamaan sistem pendidikan sudah diberlakukan sejak 1735. Ada hal yang cukup menarik bahwa mereka mengenal bahasa Melayu secara luas karena bahasa Melayu ini dipergunakan sebagai bahasa di Sekolah dan dalam administrasi Pemerintahan Hindia Belanda di Rote.

Dalam tradisi lisan yang dikenal oleh Masyarakat Rote, mereka mengenal apa yang disebut dengan *Tutui teteeka* (kisah nyata). Dikisahkan adanya seorang Nusak di Tola Manu yang melawan Kompeni Belanda dan juga di kisahkan adanya keterangan tentang ramainya pelabuhan dagang di Tola Manu. Kisahnya sebagai berikut : Pulau Rote menamakan Nusak Tola Manu, 'Nusak yang membantai kompeni' (*nusak manatati koponi*) sebelumnya nusak tola manu disebut *Koli Oe Do Buna Oe*, Kemudian di pendekkan menjadi *Koli do Buna* dikatakan bahwa ketika *koli do buna* masih merupakan pelabuhan besar, perahu dagang tidak pernah berhenti berdagang mengunjungi Rote dan mereka biasanya berlabuh di Kota Leleuk; Orang Buton, Makasar, Solor, Sawu, dan Ndau pergi dan datang.

Dengan demikian dari cerita *Teteek* tersebut digambarkan juga adanya pelayaran dan perdagangan yang dilakukan oleh orang-orang Buton, Makasar, Solor dan Sawu dengan menyinggahi pelabuhan di pulau Rote. Selain itu juga dalam catatan orang Belanda N. Graafland dalam kunjungannya ke Rote tahun 1887 mencatat kesannya tentang seorang manek yang bernama Kila Muskanan. Dia memerintah 1876-1887. Dia mempunyai nama Kristen Stephanus Paulus Amalo. Graafland



menceritakan pada waktu masih muda Kila Muskanan adalah seorang pelaut yang telah berlayar ke Menado, Singapura, Hongkong, dan Inggris dan terkahir menjadi Kapten pada sebuah kapal. Gambaran Graafland ini menunjukkan tentang profesi pelaut yang diminati paling tidak oleh sebagian masyarakat Rote .

17.9 Pelabuhan Adonara dan Lamalera, Lembata

Deretan kepulauan Solor dan Alor terdiri dari beberapa pulau-pulau kecil di ujung timur Flores seperti Adonara, Lomblen (Lembata), Pantar, Solor dan Alor. Pulau Alor merupakan pulau yang terbesar di deretan kepulauan Solor dan Alor. Dalam abad ke-17 wilayah ini semakin ramai dikunjungi pelaut dan pedagang dari Nusantara dan Eropa. Untuk mencukupi kebutuhannya, Penduduk Alor menanam jagung dan ubi, menangkap ikan. Pulau Adonara dengan panjang 32 Km dan lebar 18 Km, terdiri atas batuan kapur dan memiliki Gunung Api Boleng yang terletak di tenggara pulau. Pada abad ke-16 pulau ini menjadi salah satu daerah yang dijadikan tempat tinggal imigran keturunan Portugis dan penduduk pribumi yang beragama Katolik yang berasal dari Malaka. Sebagian penduduk Adonara yang lebih dahulu menetap adalah orang muslim, terutama di wilayah Adonara dan Serebite sebanyak 400 keluarga. Sedangkan di daerah Trong didiami oleh 60 keluarga Muslim.

Pulau Lembata dengan panjang 48 km dan lebar 28 km, juga merupakan daerah pegunungan dan ngarai-ngarai yang terjal. Walaupun kondisinya kering dan berbatu-batu, di beberapa tempat di tepi pantai Lembata dapat dimanfaatkan untuk kegiatan turun naiknya perahu-perahu nelayan. Tanaman yang tumbuh dalam jumlah besar adalah lontar, pohon kayu putih, pohon asam, dan pohon kesambi. Pekerjaan utama mereka adalah nelayan atau dalam bahasa Lamalera disebut *ola tiua*, dari kata *ola* artinya “mengolah” dan *nua* artinya “laut”.

Salah satu desa nelayan yang terkenal di Lembata adalah desa Lamalera. Penduduk Lamalera terkenal sebagai pemburu ikan paus yang mampu melewati Laut Sawu ketika bermigrasi dari kutub selatan menuju ke Lautan Pasifik. Dalam penangkapan



ikan paus ini mereka menggunakan perahu yang disebut *peledang*. Perahu jenis ini memiliki panjang sekitar 9-10 meter dengan lebar 2 meter dan tinggi dinding perahu 1-1,5 meter. Penduduk Lamalera juga mampu membangun perahu dengan dinding dari papan kayu (*ara blikeng*). Untuk membantu penangkapan ikan-ikan besar para nelayan melengkapi diri dengan tombak panjang yang bertangkai dari bambu antara 4,5-6 meter dengan mata tombak terbuat dari besi yang disebut *tempuling*. Panjang tombak disesuaikan dengan jenis ikan yang akan ditangkap, mulai dari ikan pari kecil, lumba-lumba kecil, atau ikan pari besar, dan ikan paus.

Masyarakat Lamalera mempunyai legenda tentang asal-usul nenek moyangnya yang berasal dari negeri Luwuk di Sulawesi Selatan. Dalam tradisi lisan *Lia Asa Usu* (Syair Asal Usui), perjalanan armada laut Majapahit yang dipimpin oleh Gajah Mada melakukan ekspansi ke wilayah timur Nusantara. Dalam perjalanannya armada laut ini menyinggahi Luwuk dan membawa serta orang-orang Luwuk. Setelah ada yang berlayar menuju Halmahera, Seram, Ambon, Kepulauan Kei, Tanimbar kemudian menyusuri Pulau Timor, dan akhirnya tiba di Pulau Loranbato. Orang-orang Luwuk diturunkan di pulau itu sedangkan armada Majapahit melanjutkan pelayarannya menuju mereka ke arah Flores, Sumbawa, Lombok, dan Bali. Suatu saat Pulau Loranbato tenggelam akibat bencana alam, sehingga orang-orang Luwuk ini berpindah ke Pulau Lombok. Ketika berlayar meninggalkan Loranbato mereka menggunakan perahu/*peledang kebakopuka* dan juga membawa kerangka perahu. Kemudian dari bahan itu dibuatlah perahu *buipuka*. Perahu-perahu ini sampai sekarang masih digunakan nelayan di Lamalera, Pulau Lombok.

Kisah yang diceritakan oleh Lia Asa Usu yang bersifat lisan ini dapat kita baca dalam kutipan berikut:

Feffa belaka Bapa Raja Hayam Wuruk

Pasa-pasa pekka lefuk lau Luwuk

Fengngi baata Gajah Mada lali Jawa

Hida-hida hiangka tana lau Beru

Geri tena, bua-bua laja

Kai lullu laja teti Sera

Gafi lefa Halmahera

Kai kebongka teti Gora

Gafek lau fatta papa Lamabata

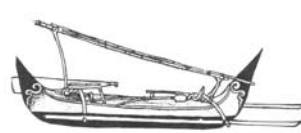
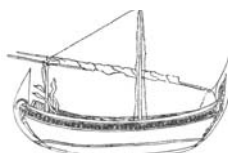


Sapek teti Tobi Landekke
Sigak teti Fato Bela Bakku
Loddo dai kabe hone hollo

Demi kehendak Bapak Raja Hayani Wuruk
terpaksa kutinggalkan desaku di Luwuk sana
atas perintahnya melalui Patih Gajah Mada dari Jawa
kulepaskan humaku yang makmur Tanah Beru.
Kutumpangi perahu lalu turut berlayar,
lalu menurunkan layar di Pulau Seram
pergi mengarungi laut Halmahera
akhirnya melabuhkan jangkar di Pulau Gorom.
Kulintasi pantai selatan Pulau Lembata
sambil menyinggahi Tobi Landekke nun jauh di timur
berlabuh sebentar di Fato Bela Bakku
turun ke darat membangun sebuah gubuk.

Demikianlah sebagian bait dalam *Lia Asa Usu*, yang menceritakan asal usul nenek moyang orang Lamalera dari Luwuk di Sulawesi Tengah yang ikut dalam pelayaran armada Majapahit ke bagian timur Nusantara. Sementara orang-orang Luwuk tetap tinggal dan kemudian menetap di Lembata.

Orang-orang yang datang dari Luwuk inilah yang kemudian menurunkan marga-marga di Lembata, seperti Bataona, Blikollo, Lamanudek, Tanahkrofa, dan Lefotuka. Sementara itu penduduk Lembata juga berasal dari daerah Sikka, dan orang Lamakera (Kerak), suku Tapaona yang berasal dari Solor, suku Hariona dari Adonara, atau suku Oleona yang berasal dari Timor. Menurut cerita suku Oleona terbawa arus sampai ke Laut Sawu dan ditolong oleh perahu orang Lamakera, akhirnya orang-orang asal Timor ini menyebut marganya Oleona yang artinya “dalam arus” (ole = “arus”, ona= “dalam”).



17.10 Pelabuhan Maumere, Pulau Flores

Sebelum Belanda menginjakkan kakinya di Maumere, tempat ini terkenal dengan nama Sikka Alok atau Sikka Kesik. Pada masa Raja Don Alessu, hanya dikenal pelabuhan Waidoko (yang terletak di sebelah barat dari Maumere sekarang) Lama-kelamaan tempat ini berkembang menjadi sebuah pasar dengan sistem perdagangan barter. Barang-barang ditukar dengan barang-barang pedagang dari Cina, Bugis dan Makassar.

Di pinggiran pantai terdapat gubuk-gubuk orang Makassar, sebelah atasnya berdiam penduduk asli Sikka. Mereka menyebut diri Sikka Kesik atau Sikka Alok yang lazim di sebut “Alok”. Raja Sikka menempatkan Noang Kurangpung dengan jabatan *Commandanti*, sebagai pengawas, atau penguasa pelabuhan dan Kepala Wilayah Utara. Sedang Raja Sikka sendiri berdiam di Sikka (pantai selatan). Belanda mulai mendiami Sikka Alok dengan membuka kantor Pemerintah Belanda.

Mengingat pelayaran yang makin ramai, maka kegiatan ditingkatkan dengan mengukur dalamnya laut, dalamnya pelabuhan, teluk, tanjung, sungai serta kampung-kampung yang dalam wilayah itu dimasukkan kedalam peta Flores dan peta pelayaran. Banyak teluk di beri nama seperti Maunori Mauponggo, Mauloo dan terakhir Maumere yang dimaksud pelabuhan Sikka Alok. Para Nakhoda kapal putih berasal dari Ende hanya langsung mengenal nama Maumere.

Setelah daftar nama-nama itu dikirim ke pusat, muncullah nama Maumere untuk Sikka Alok. Nama Maumere itulah yang terus dipakai Pemerintah Belanda misalnya untuk sebutan *Onderafdeling* Maumere, *Controleur van* Maumere. Begitu juga para pedagang yang hanya mengenal Maumere, sementara orang-orang sendiri masih menggunakan Sikka Natar, Sikka Alok, Wawa Alok atau Lau Alok (sebutan bagi orang-orang *koting*, Nelle, dan Ili). Juga administrasi Raja Sikka masih menggunakan istilah Sikka seperti de Radja van Sikka bukan de Radja van Maumere. Mengenai bahasa masih disebut bahasa Sikka atau bahasa Sikka Krowe dan bukan bahasa Maumere. Maumere kemudian hanya digunakan untuk nama kota, kota Maumere sampai sekarang.



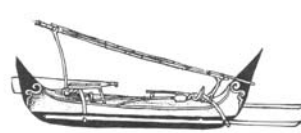
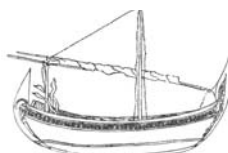
Sebelum tahun 1885, di Maumere telah dibangun sekolah standar oleh Bruder Amatus van der Velden untuk putera-puteri pribumi. Sekolah dimulai oleh para Suster van Liefde (sintakasih) bagi wanita atas bantuan raja. Pada tanggal 12 September 1895 Raja Jatti (Raja Andreas Mo'ang Jatti da Silva) datang mengantar 28 anak wanita dari Sikka untuk bersekolah di Maumere. Diantaranya anak-anak Lepo Gete.

Pada tanggal 26 Februari 1896 dibangun tiang pertama untuk istana raja Sikka di Maumere oleh para tukang dari Makasar serta Bonarate. Maumere semakin dipadati oleh para pedagang Cina, Bugis, Selayar, dan sebagainya. Dalam hal ini, raja Sikka harus mengatur serta menertibkan kota, mengurus pembagian tanah untuk sekolah, untuk misi, untuk toko dan pasar, untuk orang luar dan sebagainya. Juga agar keamanan di pelabuhan terjamin.

Tokoh Cina yang terkenal saat itu seperti Tan Khe King, Tan Ke Kang, Tan Ke Seng, Yap tie tie, Liem A Poh, Liem Tung King, Tan Kunhui, dan sebagainya. Mereka diberi tempat di pelabuhan sekarang. Untuk mereka ditunjuk sebagai seorang *wijkmeester* yang sederajat dengan kepala desa. Ia membawahi semua warga yang disebut *Vremde Oosterlingen* atau Timur Asia.

Rumah-rumah dibangun dengan beraturan sepanjang jalan lurus dari utara ke selatan menuju Wolongbetang (bukit Potong). Mula-mula diatur jalur-jalur jalan dalam kota, kemudian dibagi untuk kompleks perumahan seperti kantor HPB dan Raja di tengah lapangan Tugu, di samping barat toko-toko, samping kiri toko, sebelah selatan penjara, pasar, di sebelah jembatan rumah Posthouder (*Gezaghebber*). Selain itu didirikan dekat kantor HPB (Lapangan tugu) *Landschap Woning* artinya Rumah Landschap (kerajaan) bagi para pegawai.

Pada 23 Januari 1905 dibangun tiang-tiang untuk penjara (lembaga pemasyarakatan) yang terus bertambah. Ada yang dari kampung-kampung, ada yang dari Timor, dari Ende, dan dari Sumba. Menurut kebiasaan masa lalu, para penjahat hanya ditahan beberapa lama di halaman istana Raja, dan dijaga oleh orang-orang yang kuat. Mereka dijemur dipanas atau diikat dengan tali. Kemudian dilepas kembali karena tidak ada penjara atau rumah bui. Namun selesai penjara, sudah ada tata tertib untuk para hukuman dengan kerja tetap di dalam kota untuk membersihkan kota, menyapu jalan, menutupi rawa-rawa yang masih ada dekat pelabuhan dan kantor pemerintah (lapanganTugu).



Sejak 17 Februari 1897, *Standaardschool* sudah di pindahkan ke Lela karena cuaca Maumere yang tak segar oleh malaria. Dua buah sekolah dipindahkan sekaligus oleh Pater E.S. Luypen SY. Di Maumere hanya tinggal sebuah sekolah kecil dengan tiga kelas, untuk anak-anak serta beberapa anak dari jauh. Sedang di Lela, terbuka kesempatan untuk mereka yang dari Ende dan Manggarai. Meskipun demikian Maumere masih tetap dikunjungi sekian banyak murid dengan guru Lose, juga seorang guru asal Manado. Di bawah pimpinan Posthouder Kailola seorang katolik Belanda Ambon. Situasi Maumere sekitarnya maju pesat. Agama katolik berkembang dengan pesatnya. Gereja Maumere yang pertama berlokasi kira-kira pada SD sekarang, dengan atap ilalang, dibawah asuhan Pater Ten Brink dan bruder Muhle serta Hanseates.

Kampung Wolokoli yang terletak di sebelah kali bagian timur, dipindahkan ke kampung Kabor sekarang dengan nama Naterwerung. Kampung Makasar dan Selayar yang berada dekat kali bagian utara digeser agak ke timur dengan nama kampung Beru. Pendiri kampung Beru ialah Mo'ang Beru Hedung.

Pada tahun 1905 mulai dibuka jalan raya dari Maumere ke Geliting, juga Maumere ke Koting langsung ke Lela. Ke Geliting waktu itu orang hanya menyusur pantai atau bersampan. Setelah jalan raya dibuka dari Maumere ke Geliting, raja mulai memakai bendi. Haji-haji dari Geliting pun mulai berbendi (kendaraan yang ditarik oleh kuda seperti di Jawa).

Dalam tahun itu juga dibangun gedung pasar dengan tiang-tiang dari lontar. Letaknya berhadapan dengan kantor *Posthouder*. Sebelumnya orang-orang hanya berjualan dibawah pohon beringin atau di tepi pantai. Mereka langsung bertukaran barang (barter) dengan ikan, garam atau padi, dan jagung. Ada yang memakai mata uang ada yang belum memakainya.

Pasar juga mulai dibangun di Geliting, kemudian di Lela dan di Nangahale. Orang-orang mulai beramai-ramai berdatangan ke Nangahale menjual beras dan membeli pakaian. Di Lela, selalu penuh dengan orang Lio dan Nita Koting yang turun berbelanja. Orang-orang Cina juga menggunakan pasar-pasar itu untuk menjual pakaian, pisau, parang, jarum, benang, celana dan minyak tanah. Pasar begitu berkembang, perdagangan begitu semarak, di Maumere, di Lela dan Geliting.

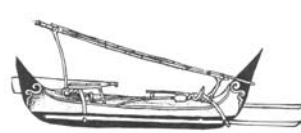
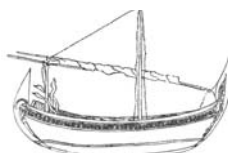


Pembukaan jalan dengan sistem *herendienst* (kerja paksa) ditingkatkan dengan membuka jalan raya yang baru sampai ke Nita, Koting dan Lela. Juga dari Nita ke Paga dan Wolowiro sampai ke batas. Kemudian dari Geliting sampai Kringa dan Boganatar terus ke perbatasan dengan Flores Timur. Ini adalah bagian dari sistem rodi se-Flores, pembangunan jalan raya (Floresweg). Herendienst juga digalakkan untuk membangun rumah-rumah pemerintah, kantor, rumah pegawai, rumah sakit, sekolah-sekolah serta jembatan-jembatan. Pemerintah dalam hal ini hanya menyediakan perkakas, bahan rumah, besi, paku, dan sebagainya.

Pekerjaan yang paling berat adalah membuka jalan-jalan baru, menggali tebing-tebing curam, menggulingkan batu-batu besar, memotong bukit (bukit potong dekat Maumere). Seperti, menggali tebing dekat jalan berbelit yang disebut lalang koet, bahasa Watulemang, Batikwair, dan Kaliwajo. Ke bagian timur adalah jalan Nangagete atau Liwungketor sampai Jarangterang. Tempat-tempat ini meninggalkan kenangan pahit dan getir. Betapa dengan alat-alat dari kayu (bukan skop, linggis atau besi) mereka harus menggali jalan-jalan berbelit yang disebut *Lalang koet*, bahasa Lio *Jala Koe*. Batu-batu besar yang ditemukan harus di bor atau di ledakkan.

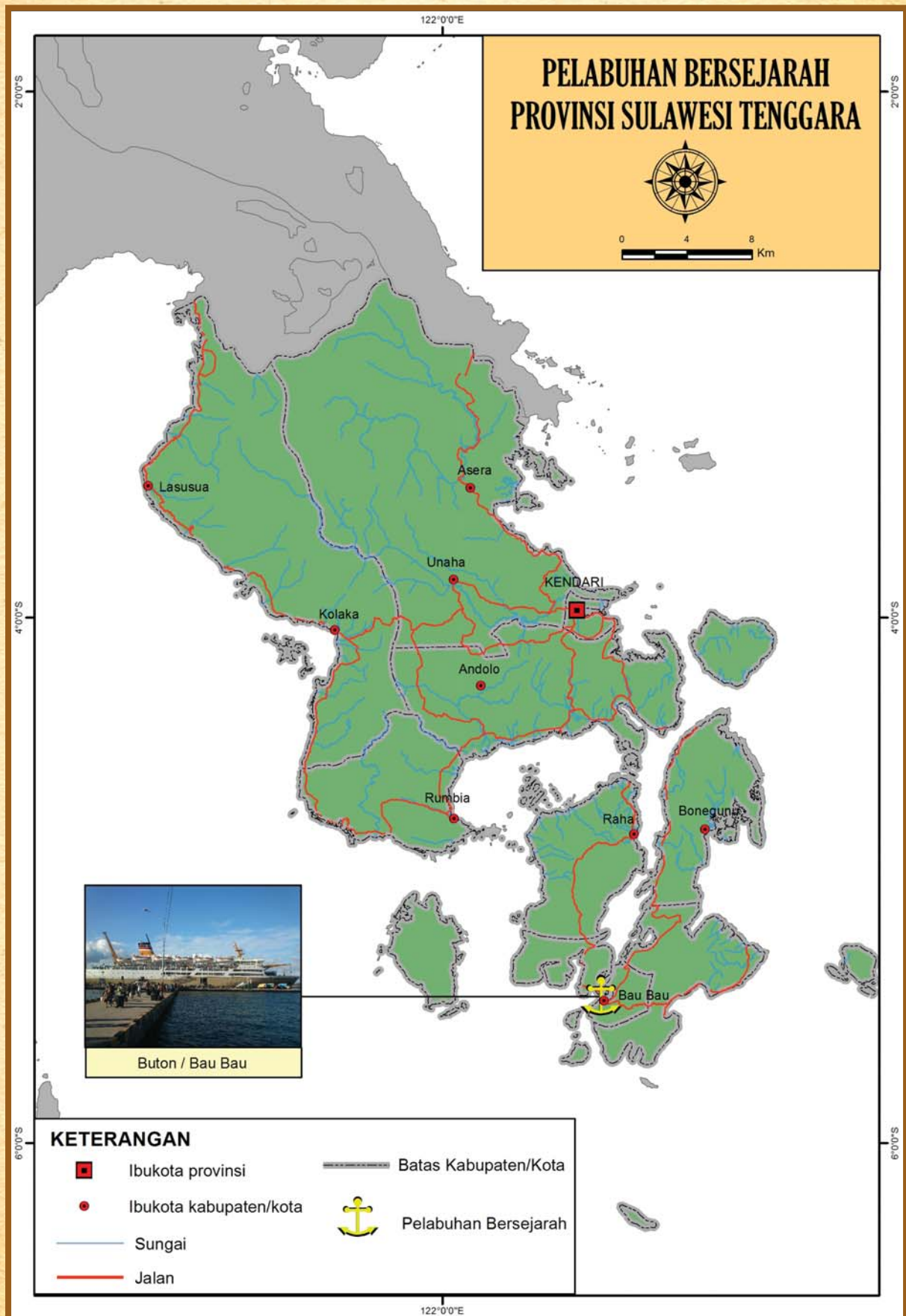
Pada tahun 1925 jembatan Batikwair di kerjakan, sesudah itu jembatan Nangagete A dan B yang paling panjang. Tahun 1933 jembatan Kaliwajo sudah mendapat besi seluruhnya. Tahun 1936 jembatan Patiahu, tahun 1938 jembatan Waigete, tahun 1939 jembatan Waiara. Semuanya di kerjakan dengan tenaga manusia tanpa bantuan alat besar. Truk belum ada. Puluhan-ratusan orang harus mengangkat dan memindahkan besi-besi, wajib pikul tak boleh berhenti, ditambah ancaman serta pukulan bertubi. Suatu pemerasan tenaga. Orang Koting harus bekerja di Nangagete, orang Sikka harus bekerja di Kaliwajo, orang Lio harus bekerja di Batikwair.

Pada tahun 1912 di masa *Controleur Dannenberg*, juga digunakan serdadu (tentara) untuk menjaga jalan guna menghindari kekacauan atau perlawanan. Atas prakarsa Dannenberg, kota Maumere yang penuh rawa-rawa telah ditutup dan diratakan tempat-tempat mana kemudian dibangun toko, pasar serta kantor.





Labuhan Bajo



BAB XVIII

Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia Timur

18.1 Pelabuhan Baubau, Buton

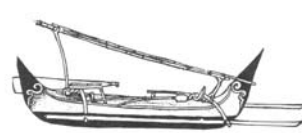
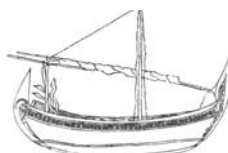
Di sebelah selatan semenanjung Sulawesi Tenggara terdapat pulau-pulau yang terdahulu merupakan bekas wilayah kekuasaan kesultanan Butun atau oleh orang Belanda disebut Buton. Pulau yang terbesar adalah pulau Buton, kemudian pulau Muna, Kabaena dan Kepulauan Tukang Besi. Nama Kepulauan Tukang Besi berasal dari nama Raja Hitu yang bernama Toluka Besi yang diasingkan VOC karena melawan kekuasaan VOC di Ambon pada pertengahan abad ke 17. Daerah kepulauan ini memiliki tradisi bahari yang cukup kuat. Wilayah selat, laut dan pelabuhan di pulau Buton dan sekitarnya merupakan jalur persinggahan kapal dan perahu dagang dari arah Maluku, Jawa yang hendak menuju ke Maluku atau sebaliknya. Perahu-perahu dagang tersebut dapat melewati selat Tiworo yang memisahkan daratan Sulawesi tenggara dengan Pulau Muna, atau melewati selat yang lebih baik karena tidak terlalu banyak pulau-pulau kecil, yaitu Selat Butun yang terletak antara Pulau Muna dengan Pulau Butun. Sementara itu jalur yang lain cukup berbahaya dilayari karena terdapat banyak batu karang di permukaan laut di sekitar Kepulauan Tukang Besi dan sebelah Barat Pulau Kabaena.

Pulau Butun dan Pulau-pulau lainnya sangat sering dikunjungi oleh kapal-kapal Eropa terutama Belanda dan Kapal-kapal dari Nusantara karena daerahnya menghasilkan



kayu yang baik untuk pembuatan kapal atau perahu. Pembuatan pisau atau pedang dari besi dan kain tenun 'toneti' sangat dicari oleh para pedagang dari Seram dan Maluku Utara, Sementara itu para pedagang dari Jawa, Melayu dan Banda tertarik dengan perdagangan budak yang ramai di Butun untuk memasok kebutuhan budak di Jawa dan Kalimantan Selatan yang mulai mengembangkan perkebunan lada. Selain orang Buton, Muna, Moronene yang tinggal di pulau-pulau tersebut terdapat juga suku laut yang dikenal dengan Orang Bajo. Mereka sangat aktif dalam perdagangan terutama menjual hasil-hasil laut terutama mutiara, teripang, penyu dan juga hasil-hasil hutan di sekitar pantai di mana mereka tinggal, seperti sarang burung, madu, kayu dan kulit mangrov (bakau). Penduduk di Pulau Butun dan sekitarnya juga dikenal sebagai nelayan dan penyelam mutiara yang sangat ulung yang berlayar bahkan sampai ke Nusa Tenggara Timur dan Pantai-pantai di pesisir utara Benua Australia. Berdasarkan laporan Pieterzoon Coen masyarakat Buton sejak awal abad ke-17 sudah dikenal sebagai pembuat perahu yang besar di Nusantara, bahkan mencapai panjang 40 meter. Tipe kapal jenis banya adalah perahu yang digunakan sebagai perahu perang Buton yang berbobot 16 ton dengan awak 10 orang dengan membawa enam meriam. Selain itu perahu *jarangka* dan *sope-sope* yang berbobot 5 ton umum dipakai pelaut Buton pada abad ke-19, sedangkan perahu *lambo* merupakan adaptasi dari kapal-kapal Eropa yang dibuat di Buton kemunculan kesultanan Butun juga tidak dapat dilepas dari tradisi pelayaran dan perdagangan di Asia Tenggara. Perkembangan pelayaran menjadi pelabuhan-pelabuhan diwilayah kesultanan menjadi ramai dan menumbuhkan pusat politik yang mengatur perdagangan diwilayahnya untuk mendapatkan keuntungan dari perdagangan. Secara konseptual memunculkan *port-polity*, yaitu pemusatan pelabuhan dan pintu gerbang (*entreport*) dengan pemerintahan (*polity*).

Pelabuhan Bau Bau yang terletak di bagian barat Buton yang menghadap ke pulau Muna. Merupakan pelabuhan alam yang sangat baik bagi berlabuhnya perahu-perahu dagang yang hendak singgah membongkar dan membeli muatan disana. Bahkan ketika Jan Pieterzoon Coen berkunjung ke pelabuhan Bau Bau pada tahun 1613, dia mengatakan "di sini suatu pelabuhan yang sangat indah" Kedatangan kapal-kapal Inggris 1608, atau lima tahun sebelum kedatangan kapal-kapal Belanda dilaporkan membeli cengkeh dan pala dalam jumlah besar dari penguasa Buton. Namun demikian tiadanya rempah-rempah yang dihasilkan alam Buton menjadikan hubungan dagang Inggris dengan Buton tidak terlalu pesat. Berbeda dengan Belanda yang kemudian mengikat kontrak dengan penguasa Buton dalam hal perdagangan dan juga pertahanan menghadapi ancaman dari Kesultanan Gowa.



Pada abad ke-18 banyak para pedagang dari Bugis, Mandar, Banjarmasin, Seram yang meramaikan perdagangan di Buton dan sekitarnya, terutama perahu perahu Bugis yang membawa banyak barang dagang dari Malaka berupa kain lena dan candu. Para pedagang lain juga memperjualbelikan pala dan lada secara gelap tanpa meminta izin dari penguasa Belanda. Mereka mencurigai menyeludupkan barang-barang itu ke Buton. Selain itu VOC yang berusaha mengatur memonopoli perdagangan rempah-rempah. Usaha-usaha untuk memusnahkan tanaman cengkeh dan pala menghadapi kendala dari penduduk setempat.

18.2 Pelabuhan Ambon, Hitu dan Banda

Pulau Ambon merupakan salah satu dari puluhanribu pulau yang terbesar di seluruh kepulauan Maluku. Pulau ini terdiri dari dua buah semenanjung, di sebelah utara disebut Leihitu atau Hitu dan di sebelah selatan disebut Leitimor. Kedua semenanjung itu dihubungkan oleh tanah genting yang sempit di Baguala, sedangkan laut yang memisahkan kedua semenanjung tersebut adalah teluk Ambon. Wilayah pulau ini dikelilingi pegunungan yang beberapa sisinya menghujam ke laut.

Jazirah Lei Hitu di sebelah barat pulau Ambon, Maluku Tengah. Wilayah ini sudah dikenal sebagai Bandar yang ramai sejak abad ke-15. Pada saat itu Hitu merupakan pusat Bandar di wilayah Maluku tengah. Dalam *Hikayat Tanah Hitu* yang diasingkan oleh Belanda ke Makasar pada pertengahan abad ke-17, disebutkan bahwa sejak tahun 1460-1490 perdagangan di Hitu sudah mulai muncul. Daerah ini menjadi tempat persinggahan kapal-kapal dari Jawa, Melayu, Bugis dan Makasar yang hendak berlayar ke Ternate dan Tidore di Maluku Utara untuk mengisi perbekalan dan air bersih.

Pada saat cengkeh mulai ditanam dalam jumlah yang besar di Maluku Tengah terutama di daerah Hitu dan jazirah Hoamoal di Seram, menjadikan Hitu sebagai pusat perdagangan cengkeh yang terkenal sejak awal abad ke-16. Penanaman cengkeh di wilayah ini di wilayah ini terjadi bersamaan dengan perluasan kekuasaan kerajaan Ternate ke Maluku Tengah. Pelabuhan Hitu juga sudah lama memiliki hubungan pelayaran dengan pelabuhan Jepara di Jawa. Posisi Hitu kemudian menjadi pelabuhan yang menyalurkan mata dagangan cengkeh dan hasil laut yang dihasilkan dari Seram dan kepulauan Kei dan Tanimbar di Laut Aru.



128°00'E

133°30'0"E

PELABUHAN BERSEJARAH PROVINSI MALUKU

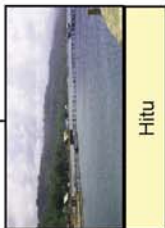


0 20 40
Km

Darajatunipopu

Masohi

AMBON



Hitu



Ambon



Banda Neira

KETERANGAN

- Ibukota provinsi
- Ibukota kabupaten/kota
- Sungai
- Jalan arteri
- Batas Kabupaten/Kota
- Pelabuhan Bersejarah



Dobo



Tual

LAUT BANDA

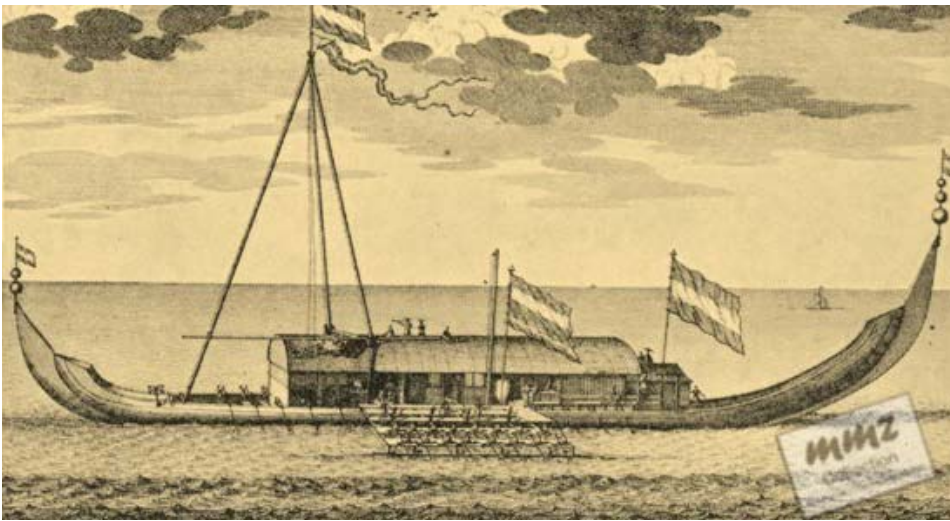
Saumlaki

7°30'0"S

7°30'0"S

128°00'E

133°30'0"E



Ilustrasi Perahu Hongi

Kedatangan kapal-kapal dagang Portugis ke Ambon untuk mencari rempah-rempah diterima dengan akrab oleh penduduk setempat. Oleh penguasa Hitu mereka diberikan kantor dagang di desa Tawiri dan Hatiwi di pantai selatan Leihitu. Pangkalan ini dijadikan pelabuhan bagi armada menuju Ternate untuk membeli rempah-rempah. Portugis menghadapi persaingan ketat dari pedagang Jawa, India dan Cina dalam perdagangan rempah-rempah di Maluku Utara.

Upaya Portugis membangun benteng kayu di Leihitu pada tahun 1545 kemudian menimbulkan kemarahan rakyat Hitu sehingga terjadilah pertempuran antara orang Hitu yang dibantu armada dari Jepara melawan orang Portugis. Setelah bersusah payah menghadapi ancaman serangan rakyat Hitu akhirnya Portugis berhasil membangun bentengnya di Alifuru pada tahun 1570. Akibat pembunuhan Sultan Hairun, Portugis kemudian memindahkan bentengnya dari Leihitu ke desa Laha, Ambon di Leitimor. Pelabuhan Hitu mulai merosot dalam perdagangan ketika armada VOC yang dipimpin oleh Admiral Steven van der Haghen, merebut benteng Portugis “Nossa Senhora de Anunciada” pada tahun 1605. Benteng ini terletak di desa Laha jazirah Leitimor. Benteng Laha inilah yang kemudian terkenal dengan pelabuhan Ambon, di Wilayah inilah VOC membangun benteng Victoria yang menjadi pusat administrasi di wilayah Maluku. Pelabuhan Ambon yang terbentuk di dekat benteng tersebut sejak pertengahan abad ke-17 menjadi pelabuhan yang menyalurkan produksi rempah-rempah dan hasil laut dari pulau Haruku, Saparua, Nusa Laut dan Seram Barat.

Sejak saat itu pelabuhan Ambon menjadi pangkalan dagang dan militer VOC di Nusantara sebelum orang-orang Belanda menaklukkan Jayakarta dan mendirikan





Pelabuhan Ambon abad ke-17



Ilustrasi Pelabuhan Ambon.

pusat pemerintahannya di kota Batavia di daerah Sunda Kelapa tahun 1619. Bahkan VOC mulai memaksakan monopoli perdagangan cengkehnya daerah Leihitu terus dilakukan oleh VOC dengan susah payah sampai tahun 1646 ketika benteng orang Hitu di Kapahaha dan Wawani ditaklukan oleh pasukan VOC.

VOC terus mengawasi monopoli perdagangan dan produksi cengkeh di Pulau Ambon, Saparua, Haruku, dan Nusa Laut. Sementara itu di daerah Seram dan pulau lainnya berlaku penanaman cengkeh dengan cengkeh menyelenggarakan 'Hongietochten' berupa armada perahu negeri-negeri setempat yang diperkuat armada VOC untuk menebas dan membakar perkebunan cengkeh illegal. Keberhasilan sistem ini menjadikan VOC sebagai satu-satunya eksportir cengkeh untuk pasar dunia. Pada tahun 1647 sejumlah 430 ton. Produksi cengkeh tahun 1693 ini berasal dari tanaman cengkeh sebanyak 60.763 pohon dan Leitimor sebanyak 47.437 pohon, di Haruku dibanam 35.294 pohon, Saparua 48.493 pohon dan di Busa Laut 166.363 pohon.

Pelabuhan Ambon pada tahun 1667 dikitari atas beberapa bagian atau kampung. Di daerah Urimeseng dan Batugajah berdiam para pemimpin dan pegawai VOC. Sementara itu para pimpinan dan pegawai VOC. Sementara itu para pedagang dari Cina bertempat tinggal di wilayah pantai sebelah selatan Benteng Victoria. Banyak dari kaum Cina ini yang memeluk agama Islam dan menjadi orang-orang yang kaya karena aktivitas perdagangannya. Di sekitar pemukiman Cina juga tinggal para pedagang Bugis dan Makasar. Para pedagang Bugis dan Makasar menjadi pedagang yang mengunjungi banyak pelabuhan di Maluku untuk menjual dan membeli barang-barang dagangan seperti rempah-rempah, teripang untuk dibawa ke Makasar atau ke Jawa. Sampai tahun 1826 hanya ada dua keluarga Arab yang tinggal dan menjadi pedagang di Ambon.

Kepulauan Banda yang terletak di sebelah selatan Pulau Ambon juga merupakan pelabuhan yang sangat terkenal dikalangan para pedagang asing. Kepulauan Banda banyak menghasilkan biji pala dan bunga pala, komoditas ini menjadi mata dagangan yang paling banyak dicari oleh pedagang asing selain cengkeh. Jauh sebelum kedatangan pedagang Eropa, Kepulauan Banda sudah sangat terkenal oleh pedagang Cina, India, dan Arab. Komoditas pala ini sampai ke Eropa melalui rute bertahap melalui Laut Tengah, kemudian dibawa ke Eropa Selatan, Barat dan Utara. Bangsa Eropa yg pertama kali datang ke kepulauan banda adalah bangsa Portugis, yaitu pada awal abad ke-16. Menurut laporan Tome Pires (1515) seorang penjelajah portugis melaporkan



PELABUHAN BERSEJARAH PROVINSI MALUKU UTARA



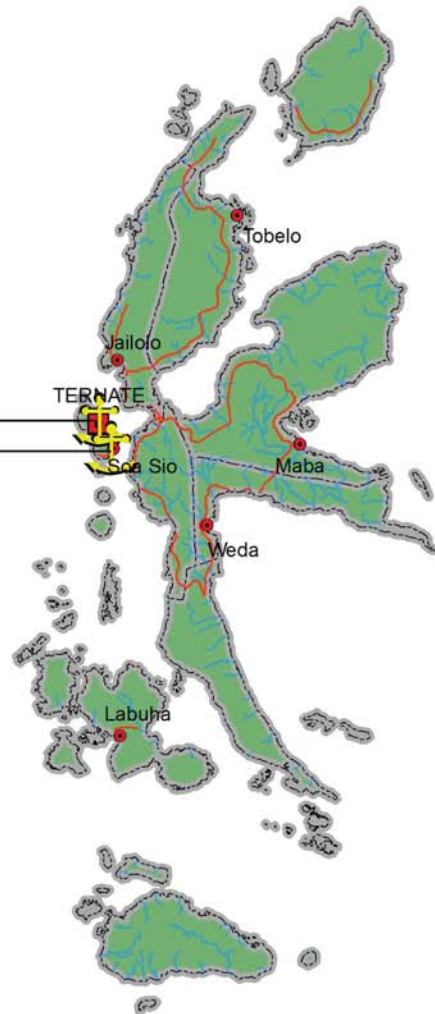
0 4 8 Km



Ternate



Tidore



LAUT MALUKU



KETERANGAN



Ibukota provinsi



Ibukota kabupaten/kota

— Sungai

— Jalan

— Batas Kabupaten/Kota



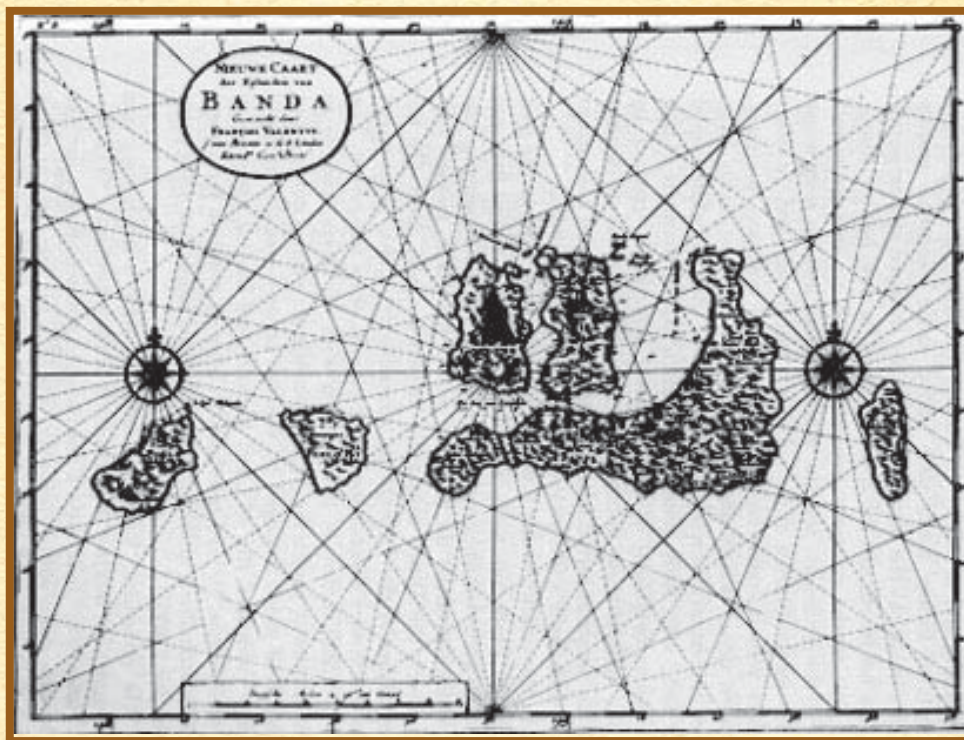
Pelabuhan Bersejarah

bahwa di Kepulauan Banda terdapat 6 pulau, di mana 5 pulau menghasilkan pala dan bunga pala. Pulau-pulau tersebut antara lain, pulau banda (lontor), pulau Run, Pulau Ai, Pulau Neira, dan terakhir Pulau Rozengain. Sedangkan satu pulau lain yaitu pulau gunung api tidak menghasilkan pala. Pires menyebut Pulau Banda sebagai tempat tumbuhnya pohon pala (*myristica fragrans*), atau '*ilhas de bimda homde nacemus mace*'. Pires menyebut buah pala seperti buah aprikot. Keterangan tentang nama pelabuhan di Kepulauan Banda berdasarkan laporan Pires adalah Pelabuhan Celammon, Olunatam, Lontar, dan Komber yang terletak di Pulau Banda (Cortêsão 1967, 205-206). Penduduk Kepulauan Banda sudah menganut agama Islam sejak akhir abad ke-15, pada waktu itu jumlah penduduk sudah mencapai antara 2500-3000 jiwa, dan di sepanjang pantai bermukim para pedagang muslim (*moorish merchant*). Menurut Pires dalam setiap bulan, Kepulauan Banda dapat menghasilkan 500 bahar biji pala atau setara dengan 125 ton, sedangkan bunga pala yang dihasilkan setiap tahunnya hanya sebanyak 600 bahar. Di pulau lain yang tidak terdapat pelabuhan besar seperti Pulau Ai, Run dan Neira, maka komoditas pala dan bunga pala dibawa ke Pulau Banda (Lontor) untuk dijual kepada para pedagang asing.

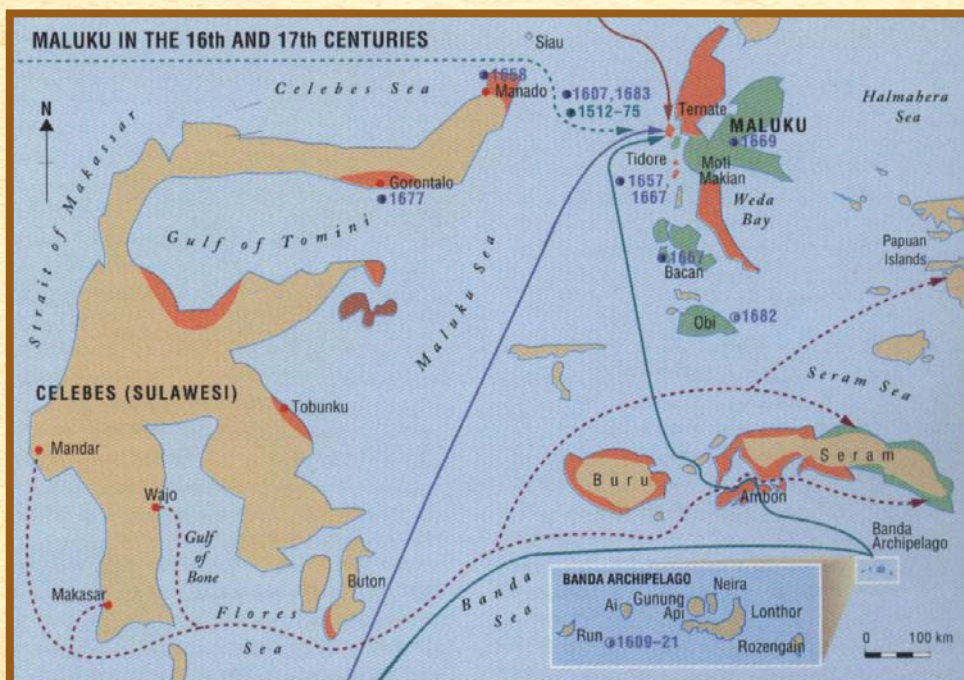
Para pedagang dari Jawa dan Melayu banyak yang singgah ke Kepulauan Banda untuk membeli pala dan bunga pala yang kemudian dipertukarkan dengan kain dan beras. Menurut Pires beras selain dari Jawa juga didatangkan dari Bima, Sumbawa Timur. Selain itu orang Banda juga dikenal sebagai pedagang dan pelaut yang ulung. Mereka terkadang membawa cengkeh dari Maluku Utara untuk dijual kepada pedagang asing yang datang ke Banda. Selain pala dipelabuhan Banda juga diperdagangkan burung kakak tua dan cendrawasih yang sudah dikeringkan untuk dijual ke para pedagang dari Asia Barat. Pada awal tahun 1600-an kongsi dagang Belanda di Hindia Timur (VOC) menyebut pedagang asal Kepulauan Banda sebagai ancaman yang serius, sehingga Gubernur Jenderal VOC, J. P. Coen menghancurkan Banda dengan serangan bersenjata pada tahun 1621 (Andaya 1993, 164). Serangan VOC ini berakibat sangat memilukan, penduduk yang tidak mau bekerjasama dengan VOC dibantai dan 1000-an

Pulau Banda dan Pulau Neira yang dipisahkan oleh selat yang sempit 1883-1889





Peta laut kepulauan Banda



Peta jaringan pelayaran di Maluku, abad ke-16 - 17.

orang dibuang ke Batavia dan ditempatkan di kampung yang kemudian kampung tersebut bernama Kampung Bandan. Selain itu banyak penduduk Banda yang berhasil menyelamatkan diri ke Seram Timur dan Makassar. Hal yang menarik adalah bahwa apa yang dikenal sebagai pelaut dan pedagang ulung dari Kesultanan Gowa pada abad ke-17 tidak lain adalah para pelaut asal Kepulauan Banda.

18.3 Pelabuhan Ternate dan Tidore

Kehancuran kekhalifahan Abbassiah di abad ke-10 telah merubah pola perdagangan dari Timur Tengah ke Asia Timur secara fundamental. Sejak itu mulailah di wilayah samudra Samudera Hindia muncul kota-kota pelabuhan yang menyediakan berbagai fasilitas yang lazim disebut emporium. Jaringan emporium tidak memungkinkan kapal-kapal dagang untuk melayari seluruh rute pelayaran yang terbentang antara Jazirah Arab hingga ke Cina. Mereka cukup berlayar dari satu emporium ke emporium lainnya untuk mendapatkan komoditi-komoditi dagangan yang mereka perlukan. Pesebaran Islam ke Asia Tenggara juga memanfaatkan jaringan emporium tersebut. Sejak abad ke-13 jaringan emporium yang terbangun di Asia mulai di kuasai oleh para pedagang muslim.

Munculnya Ternate sebagai salah satu pelabuhan dagang di kepulauan Maluku Utara berkaitan erat dengan interaksi yang semakin intensif diantara kota-kota pelabuhan di Asia Tenggara sebagai akibat dari munculnya jaringan emporium di kawasan tersebut. Kata cengkeh sendiri berasal dari bahasa Mandarin Zhi Jia atau dalam dialek Kanton *Zhen Ga* yang artinya adalah “paku”. Kata cengkeh mulai umum digunakan dalam bahasa Melayu sejak abad ke-16.

Ternate merupakan salah sebuah pulau yang termasuk wilayah Maluku Utara. Pulau Ternate terletak di sebelah barat pulau Halmahera dan di utara Pulau Tidore. Ukuran pulau ini tidak terlalu besar, yaitu sekitar 112,5 km². Di Ternate terdapat Gunung api Gamalama yang sering memuntahkan lahar. Pada ketinggian 650 m di

Pohon Cengkeh Afo, yang berusia 400 tahun.



lereng Gunung Gamalama sebelah barat desa Marikurubu dan Moya terdapat pohon cengkeh afo yang usianya telah mencapai lebih dari 400 tahun. Sebagai salah satu daerah utama penghasil cengkeh sepanjang abad ke-16 hingga ke-18 Ternate menjadi ajang pertarungan kepentingan ekonomi yang sering berujung pada pertarungan politik dan militer.

Pada abad ke-15 ada empat pusat perdagangan cengkeh di Maluku Utara yaitu Ternate, Tidore, Bacan dan Jailolo (Halmahera). Pulau-pulau lainnya yang menghasilkan cengkeh lambat atau terkait dalam jaringan perdagangan melalui salah satu diantara keempat pusat perdagangan tersebut.

Munculnya empat buah pusat perdagangan berkait erat dengan struktur tradisional masyarakat Maluku Utara. Sistem empat penguasa di Maluku Utara dilembagakan ke dalam suatu konsep tradisional yang disebut 'Maluku Kie Raha' atau Maluku empat Gunung. Konsep ini mengacu pada adanya hubungan federatif yang damai di antara empat kekuatan politik utama di Maluku Utara demi kepentingan perdagangan cengkeh.

Menurut sumber portugis yang ditulis oleh Tome Pires yang berkunjung ke kepulauan Maluku Utara tahun 1512-1515, Islam telah masuk ke Maluku sekitar 50 tahun sebelum kedatangannya. Menurut perkiraan Tome Pires pada saat lawatannya tersebut, diantara 2000 orang penduduk Ternate baru 200 orang yang memeluk agama Islam. Jika kita mempercayai sumber ini, maka dapat dikatakan bahwa pada awal abad ke-16 hanya sebagian kecil saja (10 %) dari penduduk Ternate yang telah memeluk agama Islam. Para pemimpin tradisional di Maluku Utara biasa disebut dengan *kolano*, namun di Ternate disebut dengan *sultan*. Kenyataan bahwa para kolano di Maluku Utara maupun *sultan* Ternate menganut agama Islam menunjukkan bahwa mereka merupakan bagian dari jaringan perdagangan Islam yang semakin semarak di kota-kota pelabuhan di Nusantara pada saat itu.

Sebelum kedatangan bangsa-bangsa Eropa pada abad ke-16, Ternate melakukan perdagangan cengkeh dengan para pedagang yang datang dari Jawa, Melayu, Makasar, Bugis, dan Banten. Bangsa Eropa yang pertama kali tiba di Ternate ialah orang-orang Portugis. Mereka tiba pertama kali pada tahun 1512 di bawah pimpinan Fransisko Serrao. Pada tahun 1570 pecah pertempuran antara Ternate dengan Portugis yang menyebabkan sultan Ternate Khairun terbunuh. Pengganti sultan Khairun, sultan Baabullah berhasil mengusir portugis dari Maluku pada tahun 1577.





Ilustrasi Kota Ternate



Kota Ternate



Pulau dan pelabuhan Tidore

Dalam masa pemerintahan Sultan Baabullah Ternate mencapai masa kejayaannya. Armada perahu Ternate yang terkenal dengan sebutan *kora-kora* melakukan ekspedisi militer untuk memperluas wilayah kerajaan. Daerah yang dapat di kuasai Ternate terbentang dari Maluku Utara sampai Pulau Buru, Seram, Sulawesi Utara dan beberapa tempat di sekitar Teluk Tomini. Wilayah-wilayah yang telah ditaklukkan diwajibkan untuk membayar pajak tahunan kepada Ternate dan penduduknya diwajibkan untuk membantu Ternate jika sewaktu waktu terjadi peperangan.

Dalam kontrak yang ditandatangani pada tahun 1607 Ternate bukan hanya menyerahkan monopoli perdagangan cengkeh, namun juga memberi Hak kepada VOC untuk mendirikan benteng-benteng di wilayah Ternate. Berdasarkan hak tersebut VOC membangun benteng Oranje di bagian timur pulau Ternate yang sekaligus menjadi pusat pemerintahan Gouvernement der Molukken. Struktur birokrasi VOC dibangun dengan menempatkan seorang Gubernur untuk Maluku Utara yang dilengkapi dengan staf pegawai dan tentara.

Sejak saat itu secara praktis struktur politik, ekonomi maupun kegiatan dapat dikatakan perdagangan Ternate telah hancur dan beralih ketangan VOC. Pelabuhan Ternate sebagai salah satu pusat perdagangan cengkeh di Maluku Utara mulai mengalami kemerosotan.



BAB XIX

Kebijakan Pemerintah Kolonial Tentang Pelabuhan di Hindia Belanda Abad Ke-19

19.1. Persaingan Inggris dan Belanda, 1816-1870

Selama abad ke-19 banyak terjadi perubahan dalam pelayaran dan perdagangan di Indonesia. Hal ini terjadi karena beberapa hal, antara lain; meningkatnya intensitas pelayaran Inggris di perairan Asia pasca Revolusi Industri, konflik politik di Eropa, dan intervensi pemerintah kolonial dalam pelayaran dan perdagangan. Pada masa ini terjadi perubahan dari monopoli Belanda ke perdagangan bebas Inggris yang merupakan hasil dari persaingan yang panjang antara dua kekuatan laut Eropa di Asia Tenggara.

Kondisi ekonomi negeri Belanda sedang terpuruk. Pemerintah Belanda di Eropa menganggap bahwa industri dan pelayaran mereka tidak sebagus Inggris. Ditambah lagi Belanda menghadapi perang melawan Napoleon. Alasan tersebut menjadikan sistem monopoli lama diberlakukan lagi di Indonesia dan sistem perdagangan bebas dianggap tidak bisa mengatasi kondisi negeri Belanda (Sulistiyono 2004, 107).

Akhir tahun 1818, pemerintah Belanda mengeluarkan kebijakan baru dalam hal pelayaran. Menurut peraturan tersebut, kapal Belanda dan kapal pribumi dari kerajaan-kerajaan yang telah melakukan perjanjian dengan pemerintah kolonial, diijinkan untuk singgah di semua bandar di Jawa dan Madura. Bagi kapal-kapal Eropa,

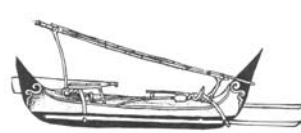
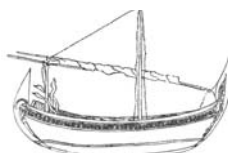


Amerika atau daerah-daerah lain di Asia dan Afrika yang menjadi koloni Eropa, hanya diperbolehkan singgah di Batavia dan dengan izin khusus dapat berlabuh di Semarang atau Surabaya. Kecuali untuk jung-jung Cina hanya boleh di Batavia. Pelayaran jung-jung Cina ini dibatasi karena Pemerintah Belanda beranggapan bahwa jung-jung Cina akan mengalahkan kapal-kapal pribumi. Kapal-kapal Cina yang terlepas dari pengawasan adalah kapal-kapal ilegal yang menyelundupkan barang-barang komoditi. Pemerintah juga melakukan pelarangan impor dan ekspor senjata api, bubuk mesiu, amunisi dan peluru. Kebijakan ini menunjukkan bahwa pemerintah kolonial tidak menerapkan liberalisasi pelayaran dan perdagangan seperti yang diminta oleh Inggris. Belanda tetap mempertahankan kebijakan monopoli dan proteksi sejak masa VOC.

Pelarangan pelayaran kapal-kapal asing di Indonesia bagi kegiatan perdagangan di luar Batavia, Semarang, dan Surabaya, tidak sesuai dengan perjanjian tahun 1814. Selain itu, pemerintah kolonial juga menerapkan tarif yang berbeda dari satu wilayah ke yang lainnya. Meskipun pelayaran dan perdagangan dari wilayah Jawa dan Madura tidak dikenai pajak, barang-barang yang akan dikirim ke pulau lain atau dibawa dari pulau lain tetap dikenai pajak. Pajak untuk pribumi diberlakukan serendah mungkin. Tapi jika itu kapal asing, peraturan 1 November 1818 yang diberlakukan (Sulistiyono 2004, 77).

Motif pemerintah memberlakukan kebijakan ini adalah agar pelayaran pantai Jawa dan Madura hanya untuk kapal-kapal Hindia Belanda. Ini adalah upaya monopoli dan proteksi pelayaran dan perdagangan inter-regional. Perwujudan dari kebijakan tersebut adalah dengan menerapkan perbedaan tarif. Secara politik, pemerintah kolonial merasa bahwa kehadiran kapal-kapal asing akan mengancam pengaruh mereka pada koloni, terlebih lagi bagi daerah luar Jawa yang kurang dikontrol.

Belanda mengetahui bahwa jaringan dagang antara India dan Cina, meliputi jaringan pelayaran pulau-pulau, sangat diminati Inggris. Itulah alasan kenapa pemerintah kolonial hanya membuka Batavia untuk ekspor dan impor (Sulistiyono 2004, 109). Inggris melihat kebijakan ini sebagai manifestasi dari ambisi Belanda untuk mengontrol dan memonopoli semua aktivitas perdagangan dengan kongsi-kongsi dagang barat atau dengan Cina di koloni mereka.



Kebijakan Belanda yang hanya membuka Batavia untuk kapal-kapal asing membuat Raffles mencari cara untuk mengkonter kebijakan tersebut. Raffles berpikir bahwa membangun bandar di sekitar Malaka sebagai saingan Batavia adalah salah satu cara melawan kebijakan Belanda untuk menghentikan monopolinya. Setelah beberapa intrik diplomasi politik, Raffles berhasil mendirikan pelabuhan Singapura pada 1819. Keinginan utama Raffles adalah menjalin hubungan antara perdagangan Inggris di Semenanjung Tanah Melayu dengan Nusantara (Sulistiyono 2003, 78).

Singapura adalah senjata utama untuk menggagalkan monopoli di Nusantara. Singapura digunakan sebagai tandingan Batavia dan juga untuk melindungi perdagangan Inggris di perairan timur dengan cara; menjamin biaya bebas masuk ke Selat Malaka dan membangun pos/pangkalan melalui Malaka sebagai pintu masuk selatan selat itu.

Pertumbuhan Singapura membuat pemerintah kolonial mulai memperhatikan jung-jung Cina. Banyak dari mereka yang beralih dari pelabuhan-pelabuhan di Nusantara ke Singapura. Dampaknya adalah aset perdagangan Hindia Belanda sebagian tertarik/beralih ke Singapura.

Baru di tahun 1925, pemerintah kolonial mengizinkan jung-jung Cina untuk singgah tidak hanya di Batavia tapi juga di Semarang dan Surabaya tanpa izin khusus dari Gubernur Jendral.

19.2. Liberalisasi Setengah Hati Belanda

Sekembalinya Belanda ke Nusantara pada 1816, pemerintah kolonial meletakkan fondasi untuk regulasi yang lebih detail tentang pelayaran dan perdagangan asing di Hindia Belanda. Sekalipun pemerintah kolonial telah membuka seluruh pelabuhan, kecuali Maluku, tapi kenyataannya pemerintah kolonial masih protektif. Pemerintah kolonial tidak memiliki aturan yang sama mengenai bea cukai di setiap daerah. Pada Januari 1818, pemerintah kolonial mulai memfokuskan pada bea impor. Barang-barang yang masuk dari Belanda dengan diangkut kapal Belanda akan dikenai pajak 6%, tapi jika barang-barang impor yang masuk dengan kapal asing dikenai pajak 9%. Jika barang impor tidak dari Belanda dan diangkut dengan kapal asing, dikenai pajak 12%. Pemerintah juga memberlakukan bea pelabuhan. Kapal asing dikenai 30% lebih tinggi daripada kapal Belanda.



Proteksi atas pelayaran dan perdagangan selajutnya dipegang oleh NHM, yang didirikan pada 1824. Tahun 1830 NHM lebih banyak mengangkut hasil perekebunan ke Belanda. Pertengahan abad ke-19, 11 pelabuhan dibuka meskipun tidak dilengkapi dengan fasilitas. Sebelum KPM didirikan tahun 1888, Belanda telah memiliki SMN (didirikan tahun 1870) dan RL (berdiri tahun 1873). Tahun 1865 pemerintah kolonial menurunkan selisih bea cukai antara kapal asing dan Belanda dari 30% menjadi 6%. Pemerintah Belanda melakukan beberapa penyesuaian dalam hal pelayaran domestik untuk memenuhi permintaan Inggris dalam hal liberalisasi.

Pada tahun 1816, pasca penjajahan Inggris, pemerintah kolonial mengambil alih kembali kekuasaan atas Nusantara. Pemerintah kolonial kemudian merubah fokus mereka dari maritim menjadi lebih fokus ke wilayah teritorial. Sistem perkebunan mulai diberlakukan sejak 1830 dan ini membutuhkan pengaturan transportasi laut yang baik. Bagaimanapun juga pemerintah kolonial masih mempertahankan pola pelayaran yang dibangun oleh VOC, yaitu dengan mengontrol pelabuhan-pelabuhan secara ketat. Kebijakan ketat yang dipaksakan dalam mengontrol pola perdagangan diberlakukan untuk menjaga kepentingan mereka. Seperti kapal-kapal asing hanya boleh singgah di Batavia, Semarang, dan Surabaya. Sementara untuk pelayaran domestik hanya boleh dilakukan kapal-kapal Belanda dan pribumi.

Memasuki pertengahan abad ke-19, regulasi yang dibuat oleh pemerintah kolonial mulai dibuat lebih liberal. Sebagai contoh, tahun 1851 kapal asing boleh berlayar ke pesisir. Kemudian pada 1858, kapal-kapal asing juga diizinkan melakukan pelayaran domestik, asalkan menggunakan bendera Belanda. Kelonggaran ini diberlakukan bagi kapal-kapal yang memiliki kepentingan bisnis di nusantara dan bukan politik. Pemerintah juga membagi jenis pelabuhan menjadi 4 kategori: pelabuhan bebas, pelabuhan transit (untuk pelayaran internasional), pelabuhan untuk pelayaran domestik, dan pelabuhan untuk pelayaran pribumi. Pembagian ini memungkinkan bagi kapal-kapal asing untuk mendarat di pelabuhan yang telah ditentukan.

Meskipun terdapat beberapa peraturan yang mulai longgar mengenai pelayaran domestik di perairan Indonesia, Inggris dan Singapura melihat perubahan ini masih terlalu lamban. Mereka berharap agar larangan pelayaran kapal-kapal asing di pelayaran domestik dicabut. Tapi pemerintah tetap tidak bergeming. Belanda tetap membatasi kehadiran kapal-kapal asing di Nusantara. Hal ini tetap dilakukan Belanda demi menjaga dominasi politiknya atas pelayaran domestik.



Melihat kebijakan monopoli Belanda di Hindia Belanda, Raffles berniat untuk menjadikan Singapura sebagai sebuah pelabuhan. Singapura memiliki segala sesuatu untuk menjadi sebuah pelabuhan besar. Ia memiliki lokasi strategis di Semenanjung Malaya, yang merupakan tempat terdekat menuju ke pusat perdagangan, seperti; Siam, Indo Cina, Cina, India, Sumatera, Kalimantan, Jawa, Bali, Filipina, dan Sulawesi. Daerah ini juga merupakan pintu gerbang perdagangan bagi Eropa dan Cina.

Secara geografis, Singapura merupakan pelabuhan yang baik, aman dan terbentuk secara alami. Di sini juga terdapat air tawar. Kelebihan-kelebihan ini yang membentuk Singapura menjadi pelabuhan besar di wilayah ini. Singapura tidak hanya mengimplementasikan sistem perdagangan bebas, tapi juga pelabuhan bebas.

Semenjak pelabuhan ini dibangun, pedagang-pedagang dari berbagai bangsa banyak yang berdatangan, seperti; Eropa, Melayu, Jawa, Cina, Bugis, Arab, India, Bali, dll. Faktor-faktor yang telah disebutkan tadi menjadikan Singapura berkembang sangat pesat. Singapura menjadi pelabuhan emporium di perdagangan timur.

Pemerintah kolonial menyadari Singapura dapat mengancam stabilitas politik dan ekonomi kekuasaan kolonial Belanda di Nusantara. Pemerintah kolonial menyadari bahwa monopoli perdagangan dan pelayaran bukanlah cara untuk melawan pelabuhan perdagangan bebas Singapura. Pemerintah kolonial mulai mencari cara baru untuk menghadapi Singapura, yaitu dengan membuka beberapa pelabuhan untuk perdagangan internasional dan pelabuhan bebas.

Pemerintah kolonial secara cepat membangun pelabuhan-pelabuhan untuk perdagangan bebas dalam rangka menyaingi Singapura yang mulai berkembang. Tahun 1825, beberapa pelabuhan baru mulai dibangun, yaitu; Riau, Muntok, Palembang, Bengkulu, Padang, Tapanuli, Banjarmasin, Pontianak, Sambas, Makasar, dan Kupang. Pelabuhan-pelabuhan ini dibuka sebagai pelabuhan ekspor dan impor kapal-kapal asing. Menyusul kemudian Air Bangis, Singkel dan Barus dibangun tahun 1839, dan pelabuhan Muara Kumpeh (Jambi) pada tahun 1847. Kegiatan ekspor bisa dilakukan di semua pelabuhan ini. Impor bisa didistribusikan dari pelabuhan ini ke pelabuhan kecil yang tidak dilalui kapal-kapal asing.

Meskipun pemerintah kolonial mengeluarkan kebijakan baru di tahun 1850, yaitu bagi semua pelabuhan yang tidak dibuka untuk pelayaran internasional bisa



dimasuki kapal-kapal asing dengan izin khusus dari pemerintah, tetapi perusahaan pelayaran internasional masih tetap komplain. Masalahnya adalah karena pengurusan administrasi pelabuhan memakan waktu lama dan biaya tinggi.

Dengan berkembangnya berbagai pelabuhan tersebut, pemerintah kemudian mengkategorikan pelabuhan menjadi 3, yaitu pelabuhan internasional, pelabuhan untuk perdagangan domestik tapi bisa dimasuki kapal asing dengan izin khusus, dan pelabuhan kecil yang hanya untuk perahu-perahu lokal. Pembukaan pelabuhan-pelabuhan kecil untuk pelayaran internasional, sebanyak 16 pelabuhan di Jawa dan 3 diluar Jawa, menunjukkan perhatian pemerintah kolonial lebih terpusat di Jawa daripada di luar Jawa.

Kesuksesan Singapura tidak hanya memicu pemerintah kolonial untuk membuka pelayaran internasional, tapi juga pelabuhan bebas. Tahun 1829 Tanjung Pinang (Riau) menjadi pelabuhan bebas, namun ia gagal menyaingi Singapura. Beberapa pelabuhan bebas kemudian dibuka lagi oleh Belanda seperti; Sambas, Pontianak, Sukadana, Lampung, Makasar, Menado, Kema, Ambon, Banda, Ternate, dan Kaili.

Meskipun banyak pelabuhan dibuka oleh Belanda, namun Belanda salah dalam melihat strategi jaringan global pelayaran Inggris. Inggris menggunakan Singapura sebagai satu-satunya jalur pelayaran Inggris di Asia Tenggara yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di Selat Malaka, Kalimantan Utara, Filipina, Thailand, Indo China, Hindia Belanda, Timur Jauh, dan Australia. Sementara itu pelabuhan-pelabuhan bebas di Nusantara mengalami kegagalan karena pelayaran dan perdagangan pulau-pulau luar Jawa lebih mengarah ke Singapura daripada ke Batavia (Jawa).

Pertengahan abad ke-19, pemerintah kolonial menyadari bahwa tidak hanya mendirikan beberapa pelabuhan-pelabuhan bebas sebagai saingan Singapura, tapi juga harus membangun jaringan pelayaran. Tahun 1860, pemerintah kolonial menutup beberapa pelabuhan bebas dan mulai fokus pada penguatan jaringan pelayaran dengan Batavia dan pelabuhan utama lain (Makasar, Surabaya, Belawan) sebagai simpul-simpul pelabuhan. Melalui pelabuhan utama, perusahaan kapal Belanda seperti RL dan SMN memiliki jaringan internasional. Disini terlihat jelas, bahwa pada akhir abad 19 kompetisi menjadi perang jaringan (Sulistiyono 2003, 88).



Pembukaan Sistem Tanam Paksa berarti juga mengurangi proteksi pemerintah dalam pelayaran. Pengiriman hasil panen dari Tanam Paksa dilakukan oleh NHM. Perusahaan ini mendapat hak untuk melakukan pengiriman barang dari dan keluar Hindia Belanda. Pemberlakuan Sistem Tanam Paksa mempercepat demonopolisasi pelayaran Belanda di Hindia Belanda. Tahun 1865, pemerintah kolonial memberlakukan penyeragaman bea cukai. Hal ini tentu mempercepat proses liberalisasi pelayaran dan perdagangan.

Kebijakan baru ini juga diiringi dengan peningkatan pembukaan pelabuhan-pelabuhan yang baru dimulai pada tahun 1825. Sebelumnya, hanya Batavia yang dibuka hingga menjadi 16 pelabuhan di tahun 1873. Jumlah ini kemudian bertambah menjadi 94 pelabuhan pada tahun 1936. Semenjak tahun 1912, pelabuhan-pelabuhan tersebut akhirnya dibuka bagi kapal-kapal asing.

Imbas kebijakan pemerintah dalam mengembangkan pelayaran di Hindia Belanda, menunjukkan bahwa negara berfungsi sebagai aparat yang bertugas untuk mengatur perekonomian. Dalam hal ini, kebijakan yang lebih liberalistik selama periode akhir penjajahan menstimulasi perkembangan pelayaran di Hindia Belanda. Selain itu, perkembangan ini juga dipengaruhi oleh beberapa faktor lain, seperti ekspansi ekonomi di Hindia Belanda selama abad ke-19, krisis ekonomi, perang, penemuan teknologi baru dalam pelayaran, dsb. Setidaknya ada 3 variabel yang memanifestasikan *trend* panjang dalam hal perkembangan pelayaran, yaitu arus perdagangan, pelayaran domestik, dan pelayaran internasional.

Sebelum kedatangan bangsa Eropa ke Nusantara—secara ekonomi—laut Jawa sudah terintegrasi ke dalam ekonomi Asia Tenggara, bahkan dunia. Contohnya, Jawa sudah mampu mengekspor beras ke Denmark. Akan tetapi, perkembangan pelayaran tidak hanya dipengaruhi oleh perkembangan perdagangan, tapi juga faktor politik.

Tahun 1670-an, VOC mulai mengontrol pesisir utara pulau Jawa yang sebelumnya berada di bawah Mataram. VOC melakukan proteksi dengan memberlakukan beberapa aturan, salah satunya dengan memberlakukan kartu pas (*zeepas*). Kebijakan pemerintah kolonial mempengaruhi pertumbuhan arus perdagangan di Hindia Belanda.



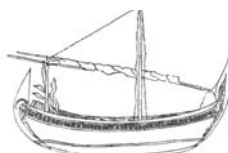
Perkembangan arus merkantilisme di Hindia Belanda juga berimbas pada perkembangan aktivitas pelayaran domestik. Tahun 1879, Belanda menguasai 95% pelayaran domestik, 28,5% pada pelayaran internasional. Awal abad 19, sebagai akibat pembukaan pelayaran domestik untuk asing, pelayaran domestik naik dari 5% tahun 1879 menjadi 8% tahun 1909. (Sulistiyono 2003:92-97)

Indonesia diperkenalkan kapal bertenaga uap lebih dulu daripada Filipina. Tahun 1824 telah dibangun kapal uap untuk pelayaran reguler, dan KPM berperan sebagai dominasi pelayaran reguler domestik. Dominasi pemerintah kolonial dalam pelayaran domestik tidak hanya beralasan untuk mengamankan kepentingan ekonomi tapi juga keamanan daerah koloni dari asing dan juga perlawanan-perlawanan pribumi. Pemerintah juga menggunakan pelayaran domestik untuk mengintegrasikan wilayah-wilayah dibawah *Pax Nederlandica*.

Pemerintah kolonial lebih sukses dalam melindungi pelayaran domestik daripada pelayaran internasional. Pertengahan abad ke 19, pelayaran internasional mulai tumbuh dengan dibukanya pelabuhan-pelabuhan bebas dan pelabuhan kecil untuk perdagangan internasional. Hal ini juga mengurangi otoritas pemerintah kolonial di Nusantara. Pelayaran internasional semakin berkembang seiring adanya liberalisasi dan imperialisme. Berlakunya *Cultuurstelsel* (Sistem Tanam Paksa) juga berpengaruh besar pada penurunan peranan Jawa dalam pelayaran internasional dibandingkan pulau lain. Tanam Paksa dan liberalisasi perdagangan membawa keuntungan bagi pelayaran Inggris untuk mengembangkan bisnisnya di Indonesia, terutama dalam bisnis pelayaran internasional.

Pertengahan abad 19—menurut majalah Belanda—kondisi pelabuhan, bahkan untuk di Jawa, tidak dihiraukan oleh pemerintah. Ini memberi kesan bahwa meskipun pelabuhan sebagai alat untuk mengeksploitasi daerah koloni, tapi fasilitasnya tidak diperhatikan. Hal ini dikarenakan kurangnya investasi dan perawatan pada pelabuhan tersebut. Di beberapa pelabuhan, bongkar muat barang terjadi pada saat air pasang (hanya pada saat musim-musim tertentu). Beberapa pelabuhan juga mengalami kendala-kendala alam. Sayangnya, pemerintah kolonial tidak serius dalam menanggapi hal ini.

Panarukan dan Probolinggo yang merupakan pelabuhan bagus, rusak begitu saja karena kurang perawatan. Beda dengan pelabuhan-pelabuhan besar seperti Batavia,



Surabaya, dan Semarang, pelabuhan-pelabuhan di luar Jawa juga tidak mendapat perhatian dari pemerintah kolonial. Mereka dibangun sebagai pelabuhan bebas tapi tidak disertai dengan perawatan dan fasilitas penunjang.

Akhir abad ke-19, pelabuhan-pelabuhan penting di luar Jawa baru mendapat perhatian dari pemerintah kolonial. Perhatian ini berjalan seiring dengan perkembangan pelayaran perdagangan dan meningkatnya kepentingan ekonomi pemerintah kolonial di daerah luar Jawa.

Pada awal abad 20, pemerintah kolonial meningkatkan fasilitas untuk pelabuhan kecil di luar Jawa. Rel kereta api dan stasiun dengan nama Kertapati, juga dibangun untuk menghubungkan dengan daerah pedalaman (hinterland). (Sulistiyono 2003:104) Pembangunan pelabuhan tidak hanya pada peningkatan fasilitas, tapi juga perbaikan manajemen. Hal ini merupakan kemajuan dibandingkan dengan sebelumnya. Selama abad ke-19, pemerintah kolonial mengontrol hampir semua pelabuhan yang tidak dikelola secara modern, tapi hanya untuk melayani kepentingan eksploitasi.

Dalam jangka waktu lama, pemerintah kolonial tidak menemukan cara untuk mengatur pelabuhan. Tapi akhirnya ia pun mempelajari manajemen pelabuhan seperti Eropa Barat. Fasilitas dan manajerial pelabuhan-pelabuhan harus dimodernisasi. Untuk tujuan ini, Kraus dan Jong diundang untuk memberikan kuliah di tahun 1910 mengenai manajemen pelabuhan yang baik bagi pelabuhan besar maupun kecil. Pada awalnya, manajemen baru diterapkan pada pelabuhan-pelabuhan besar dan perlahan-lahan diaplikasikan ke pelabuhan-pelabuhan kecil. Salah satu contoh modernisasi pelabuhan adalah dengan adanya asisten komisi (*assistance commission*). Pada tahun 1925 telah terdapat 5 asisten komisi. Dengan adanya sistem manajerial yang baru, pemerintah mengkategorikan pelabuhan kecil menjadi pelabuhan untuk pelabuhan dagang dan pelabuhan bukan untuk pelabuhan dagang.

Pada abad ke-19 terjadi persaingan yang tajam dalam dunia pelayaran antara Belanda dan Inggris di perairan Asia Tenggara. Inggris meminta agar Belanda membuka pelabuhan di daerah koloninya bagi pelayaran internasional dalam rangka perdagangan bebas. Lain halnya dengan Belanda yang cenderung untuk mempertahankan sistem monopolinya dan merespon permintaan Inggris dengan setengah hati. Persaingan menjadi semakin tajam antara keduanya setelah Raffles membuka Singapura sebagai pelabuhan bebas tahun 1819. Pelabuhan ini dijadikan pusat pelayaran Inggris di



tanah jajahan yang menghubungkan Cina dengan Inggris. Pembangunan pelabuhan inilah yang dipandang sebagai “Kuda Troya” bagi Nusantara. Pemerintah kolonial kemudian mengkhawatirkan kepulauan Indonesia akan menjadi bagian dari jaringan Inggris yang berpusat di Singapura. Beberapa daerah luar Jawa sudah tergabung karena pemerintah kolonial terlalu fokus ke Jawa.

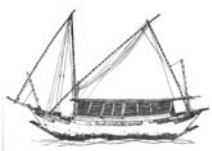
Pada mulanya, pemerintah kolonial menghadapi tantangan Singapura dengan membuka beberapa pelabuhan bebas dan pelabuhan untuk pelayaran internasional. Pemerintah kolonial akan membayangkan bahwa nantinya akan terjadi perang pelabuhan bebas antara Singapura dengan pelabuhan-pelabuhan di Nusantara. Strategi ini ternyata mengalami kegagalan. Bahkan, justru malah memberi kesempatan bagi pelayaran Inggris untuk semakin menerobos perairan Nusantara.

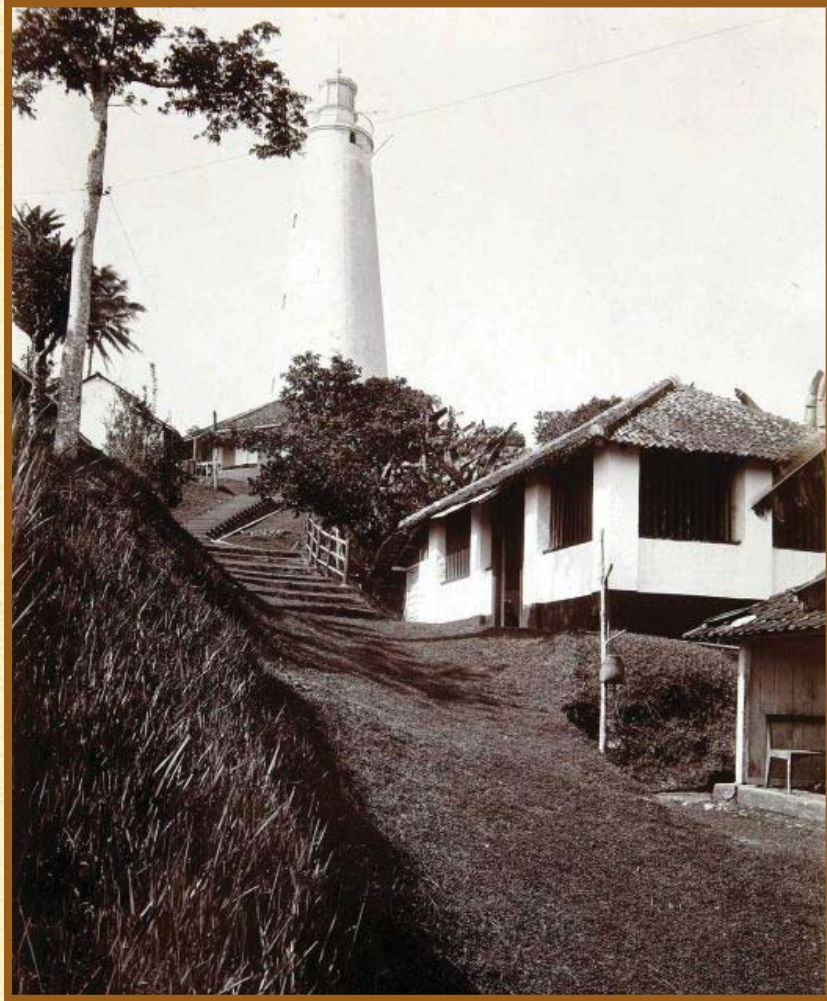
Pada tahun 1840-an, pemerintah kolonial merubah strateginya untuk menghadapi dominasi Inggris. Singapura tidak dihadapkan pada perang pelabuhan bebas, tapi jaringan pelayaran Belanda di Nusantara melawan jaringan pelayaran Inggris. Pertengahan abad ke-19, juga diisi dengan fase baru persaingan antara jaringan pelayaran Belanda dan Inggris yang tidak hanya di perairan Nusantara tapi juga di Asia Tenggara. Pemerintah kolonial mensponsori operasional pelayaran reguler di perairan Indonesia. Strategi ini lebih sukses ketika izin pelayaran di Nusantara jatuh ke tangan KPM. Strategi KPM adalah mengkombinasikan armada yang kuat, rute reguler, jadwal pelayaran dan pembukaan pelabuhan-pelabuhan perintis.

Sejak tahun 1870-an, implementasi liberalisasi pelayaran di Hindia Belanda tidak hanya karena permintaan Inggris, namun lebih kepada kepentingan bisnis dan politik Belanda. Pemerintah kolonial menyadari bahwa liberalisasi pelayaran dan perdagangan membutuhkan ketersediaan infrastruktur dan non-infrastruktur. Liberalisasi di Hindia Belanda dapat dilihat dari pembukaan beberapa pelabuhan bebas dan sejumlah besar pelabuhan kecil untuk pelayaran dan perdagangan internasional, penghapusan pungutan wajib yang berbeda-beda dan kemudian disamakan di beberapa wilayah di Nusantara. Meskipun demikian, pemerintah kolonial tetap memberlakukan proteksi di beberapa tempat. Hal ini menjelaskan kenapa Belanda tidak menjadi korban dari ekspansi pelayaran negara maritim besar seperti Inggris, Amerika Serikat, Jerman, dsb.



Meskipun pemerintah Kolonial tidak menerapkan secara penuh kebijakan liberalisasi dalam pelayaran di tahun 1870, namun mereka meningkatkan fasilitas pelabuhan sekalipun sedikit demi sedikit. Pembukaan pelabuhan bebas sepanjang awal abad ke-19, tidak disertai dengan peningkatan fasilitas pelabuhan. Akhir abad ke-19, fasilitas fisik pelabuhan baru ditingkatkan bersamaan dengan ekspansi ekonomi di Jawa dan daerah luar Jawa. Hal ini juga berkaitan dengan meningkatnya kepentingan Belanda dalam mensupport fasilitas pelabuhan untuk menyertai pembangunan pelayaran Belanda baik domestik maupun internasional di Hindia Belanda. Sistem manajemen baru juga diterapkan pada sebagian besar pelabuhan di Hindia Belanda agar menjadi pintu gerbang utama dalam ekspor dan impor. Ini bukan suatu klaim yang dilebih-lebihkan bahwa kombinasi antara kebijakan liberalisasi pemerintah, peningkatan fasilitas pelabuhan dan manajemen, pembangunan jaringan pelayaran yang kuat serta peningkatan jumlah dan volume arus perdagangan merupakan arah pembangunan pelayaran di Hindia Belanda baik secara domestik maupun internasional.





*Mercusuar terletak di ujung timur pulau Kambangan, menandai
pintu masuk ke pelabuhan Cilacap.*

BAB XX

Penutup

Posisi geografi Kepulauan Indonesia sangat strategis karena diapit oleh dua samudera, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Indonesia dan terletak di antara dua benua yaitu Benua Asia dan Australia. Selain itu wilayah kepulauan Indonesia sebagian besarnya adalah laut, yaitu hampir dua pertiganya. Sehingga sesungguhnya Indonesia merupakan negara maritim berdasarkan kondisi geografisnya.

Hal ini sesuai dengan sebutan untuk Indonesia sebagai *archipelagic state*, dalam bahasa Latin, *arch* berarti utama, sedangkan *pelagos* bermakna laut. Sebutan tersebut memperkuat bahwa Indonesia adalah negara maritim. Dengan demikian sudah selayaknya cara kita memandang Indonesia juga menggunakan kaca mata maritim atau bahari. Salah satu aspek yang selama ini kurang diperhatikan adalah melihat Sejarah Indonesia dilihat dari sejarah maritim. Seperti yang diungkapkan sejarawan maritim pertama Indonesia Prof. A.B. Lopian, bahwa ‘Sejarah Nusantara’ adalah ‘Sejarah bahari’.

Perjalanan sejarah Indonesia di masa lampau sangat terkait erat dengan aktifitas maritim seperti pelayaran dan perdagangan yang berkembang sejak awal abad masehi. Sumber-sumber sejarah mencatat bahwa produk komoditas perdagangan seperti kapur barus, kayu manis, lada, cengkeh, pala dan bunga pala sangat diminati para pedagang asing sejak lama. Hal ini berakibat bandar-bandar pelabuhan di Nusantara ramai dikunjungi oleh para pedagang asing seperti dari Cina, India, Arab dan juga pedagang Eropa seperti Portugis, Spanyol kemudian menyusul pedagang Belanda dan Inggris.



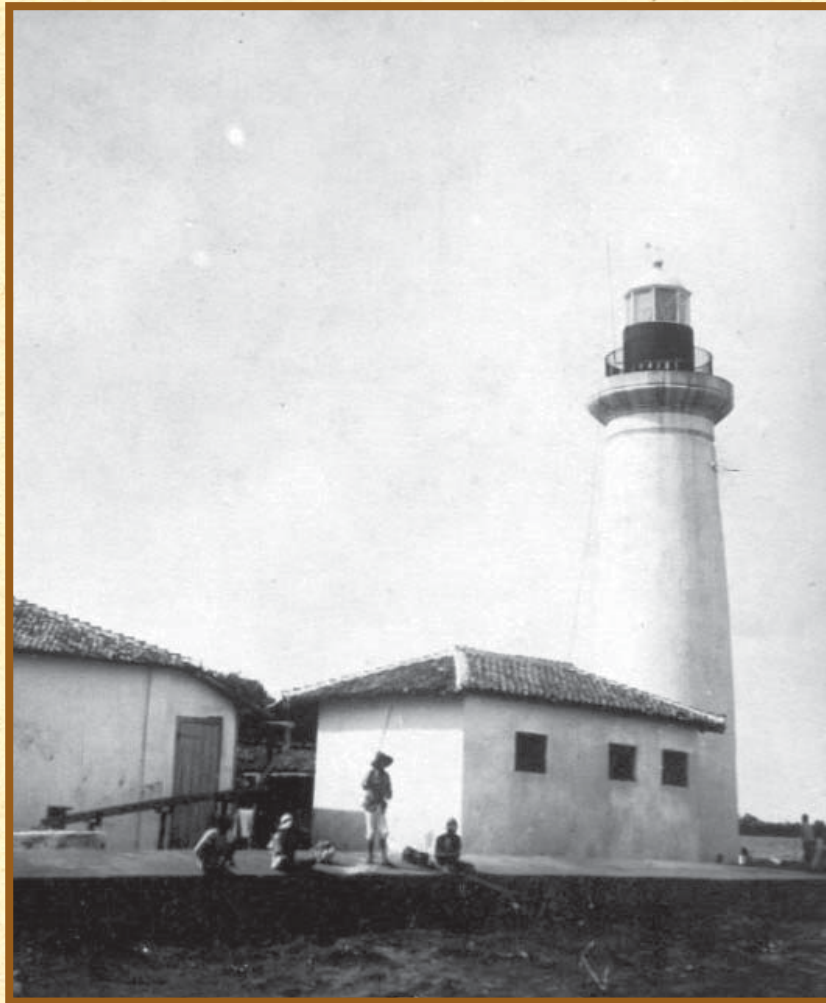
Dengan demikian dinamika pelayaran dan perdagangan di Indonesia sudah sejak lama berkembang dengan pesat. Dalam hal ini peranan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sejak dulu sangat berperan penting dalam kelancaran dinamika pelayaran dan perdagangan. Ada banyak pelabuhan di Indonesia mulai dari yang kecil sampai pelabuhan yang besar. Namun demikian kajian-kajian sejarah tentang tumbuh dan berkembangnya pelabuhan di Nusantara masih kurang. Hal ini berakibat kurang tersedianya publikasi-publikasi tentang sejarah peran pelabuhan di Nusantara, yang berimbas kurangnya masyarakat terdidik, mahasiswa, pelajar dan awam yang memperoleh pengetahuan dan informasi tentang sejarah pelabuhan di Indonesia. Selain itu lemahnya pemahaman geografi masyarakat semakin tidak mengenal di mana letak pelabuhan-pelabuhan di Nusantara yang memiliki peran besar dalam sejarah perekonomian masyarakat pada masa lalu.

Untuk itulah penulisan Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia dapat menjawab dua tantangan diatas, yaitu pertama memberikan sumbangan kajian tentang sejarah pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sehingga dapat dijadikan bahan bacaan untuk memperluas wawasan tentang dinamika sejarah pelabuhan di Indonesia. Kedua, terkait tentang atlas pelabuhan, buku ini juga memberikan pengetahuan tentang letak geografi pelabuhan-pelabuhan tersebut melalui peta-peta yang memberikan petunjuk lokasi di mana pelabuhan tersebut berada sekaligus juga memetakan jalur-jalur pelayaran dan perdagangan yang mengintegrasikan seluruh kawasan nusantara.

Peran pelabuhan memiliki fungsi penting dalam mengintegrasikan suatu kawasan laut, karena dengan adanya pelabuhan-pelabuhan maka aktifitas kapal dan perahu dalam pelayaran dan perdagangan menemukan tempat singgah untuk memuat perbekalan dan bongkar muat komoditas perdagangan. Dengan demikian ungkapan para sejarawan maritim yang mengatakan bahwa: pelabuhan itu adalah '*bridge of the sea*' (jembatan di lautan) benar adanya.

Semoga dengan penerbitan buku Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia oleh Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan kebudayaan dapat mengisi kurangnya penerbitan tentang buku-buku Atlas sejarah, terutama atlas sejarah tentang peran pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sejak masa kuno hingga masa kolonial Hindia Belanda akhir abad ke-19. Semoga karya ini dapat bermanfaat bagi generasi muda bangsa Indonesia yang semakin menyadari arti penting Indonesia sebagai sebarang bahari atau maritim. Selain itu kritik dan masukan akan penulis terima dengan senang hati demi perbaikan karya ini di masa yang akan datang.





Mercusuar Baravia pada awal abad 20.

Kredit Foto, Peta & Gambar

Kredit Foto

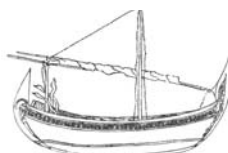
Bambang Budi Utomo
Djohan Hanafiah, 1981
Geriya, I Made
Heuken, 1997
Ismiyono
Leyden University
Suparno
Waluyo
Balai Arkeologi Medan
Balai Arkeologi Palembang
Balai Pelestarian Cagar Budaya Jambi
Balai Pelestarian Cagar Budaya Serang
Cultureel Indie 1935
KITLV
Pusat Penelitian Arkeologi Nasional
Tropen Museum

Kredit Peta

McKinnon, 1982
Tillema, 1911
Groll, 2002
Bakorsurtanal

Kredit Gambar

KITLV
Tropen Museum



Daftar Pustaka

Arsip

A. Tulisan Tangan

ANRI, Koleksi Makassar

ANRI, Koleksi Arsip Timor

ANRI, Koloniale Verslagen

B. Tercetak

Regerings Almanak

Arsip Daerah Pasca Kemerdekaan

1. Sumber yang belum diterbitkan

Garcia, Jose Manuel, "Portuguese Historians Who Wrote about Indonesia between the 16th and 20th centuries". Makalah dalam *Konferensi Internasional Sejarah Hubungan Indonesia dan Portugal*, UI-CEPESA, 9-11 Oktober 2000.

Harnadi Batafor, Adam, dkk. *Nelayan Lamalera*. Laporan Penelitian Tim Ekspedisi Lamalera Kapalasastra Yogyakarta. Fakultas Sastra UGM. 1991.



Heersink, Christiaan Gerard. 1995. "The Green Gold of Salayar: Socio-Economic History of an Indonesian Coconut Island c. 1600-1950: Perspectives from a Pheriphery". (Disertasi Doktor). Amsterdam: Faculteit der Social-Culturele Wetenschappen, Vrije Universiteit te Amsterdam.

Knaap, Gerrit, "Manning Fleet: Skippers, Crews and Shipowners In Eighteenth Century Makassar". Makalah dalam *Seminar Sejarah Sosial Indonesia*, UI-CASA Amsterdam, Depok, 8-11 December 1997.

Lapian, A.B. 1987. "Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX". (Disertasi Doktor). Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

-----, "Masalah Badjak Laut dalam Sedjarah Indonesia". Makalah dalam ceramah di Fakultas Sastra UI, 27 Juli 1971.

Leirissa, R.Z. 1974. "Reports on Indonesia from about 1731 to 1813". Makalah dalam *Sixth International Conference on IAHA*. Yogyakarta, August 26-30.

-----, "Metode Penelitian Sejarah". *Bimbingan Teknis Tenaga Kesejarahan*, Depdikbud-IDSN, Bogor, 20-22 Juni 1997.

Leirissa, R.Z. 1998. *Historiografi: Suatu Tinjauan Kritis*. (Pidato Pengukuhan Guru Besar Ilmu Sejarah) Depok: Universitas Indonesia.

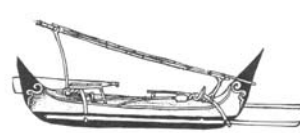
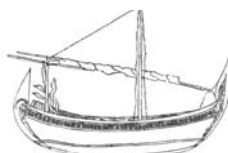
-----, 1999. "VOC di Indonesia (Suatu Pengantar)". *Bacaan Penunjang* untuk mata kuliah Sejarah Indonesia Modern Awal Program S2 Ilmu Sejarah UI.

Miksic, John N. 1979. *Archaeology, Trade and Society in Northeast Sumatra*. (Ph. D Thesis). New York: Cornell University.

Soeroso dkk. 1994. *Pemetaan Geomorfologi Situs Kota Kapur, Bangka* (Laporan Sementara, belum diterbitkan).

de Souza, Teotonio R. "Social Structures and Political Patterns of the Portuguese Colonialism in Asia: Goa, Macau and Timor (XVI till early XVII centuries)". Makalah dalam *Konferensi Internasional Sejarah Hubungan Indonesia dan Portugal*, UI-CEPESA, 9-11 Oktober 2000.

Sulistiyono, Singgih Tri. 2003. "The Java Sea Network: Pattern in the Development of Interregional Shipping and trade in the Process of Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s" (Disertasi Doktor). Leiden: Leiden University.



-----, 2004. *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*. draf Buku Ajar, Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan Nasional.

Sumarnik. 1997. *Pengaruh Angkutan Penyeberangan Terhadap Ketahanan Nasional: Studi Kasus Rute Kupang-Rote*. Tesis Program Diploma Pengkajian Ketahanan Nasional, Universitas Indonesia.

Suroyo, A.M. Djuliat. "Problems of Sources and Methods in Indonesian Maritim History" Makalah dalam *Seminar Sejarah Sosial Indonesia*, UI-CASA Amsterdam, Depok, 8-11 December 1997.

Zuhdi, Susanto. 1999. "Labu Wana-Labu Rope: Sejarah Butun pada abad XVII-XVIII". (Disertasi Doktor). Jakarta: Universitas Indonesia.

2. Sumber yang telah diterbitkan

2.1. Jurnal, Majalah

Abdurrahman, Paramita R. 1984. "Angin Baru, Muka Baru, Penguasa Baru". Dalam *Prisma*, No. 11.

van Bekkum, Pater W. 1946. „Geschiedenis van Manggarai (West –Flores): Todo en Pongkor“, *Cultureele Indie* VIII. Leiden: E.J. Brill.

-----, 1946. "De Machtsverschuivingen in Manggarai (West Flores), Tegenvolge van de Goaneesche en Bimaneesche Invloeden" Dalam *Cultureele Indie* VIII. Leiden: E.J. Brill.

Barnes, R.H. 1987. "Avarice and Iniquity at the Solor Fort". Dalam *BKI* 143: 208-236. Foris publications Holland/USA.

-----, 1974. "Lamalerap: A Whaling Village in Eastern Indonesia". Dalam *Indonesia* No.17 April 1974. Modern Indonesia Project, Cornell University Press.

-----, 2005. "Hongi Hinga and Its Implications a War of Colonial Consolidation in the Timor Residence in 1904". Dalam *BKI* 161: 1-39. Leiden: KITLV

-----, 2004. "Keragaman dan Persatuan Masyarakat di Witi Hama, Adonara". Dalam *Antropologi Indonesia* 28, Afl. 74, page. 33-47.



-----, 2003. "Fransiskus/ Usman Buang Duran: Catholic, Muslim, Communist". Dalam *BKI* 159, Afl. 7.

-----, 2002. "Ba Naaruq: An Eastern Indonesian Narrative". Dalam *Anthropos* 97, Afl. 2.

-----, 2001. "Alliance and Warface in an Eastern Indonesian Principality: Kedang in the Lost Half of the Nineteenth Century". Dalam *BKI* 157.

-----, 1996. "Lamakera i Solor: Etnographic Notes on a Muslim Whaling Village of Eastern Indonesia: With Sankt Augustin". Dalam *Anthropos* 91.

Berg, C.C. 1927. "Kidung Sunda. Inleiding, tekst, vertaling en aantekeningen". Dalam *BKI* 83: 77

Berg, C.C. 1930. "Rangga Lawe, Middeljavaansche historische roman". Dalam *Bibliotheca Javanica*, 1. Weltevreden

Brandes, J.L.A. 1913. "Oud-Javaansche Oorkonden". Dalam *VBG* LX:134-136 (OJO LXI).

Budiardjo, S. 1963. "Soal Proteksi Bagi Pelayaran Nasional". Dalam *Bahtera Ampara*, No. 12-14, Desember.

Burger, P. Adolf. 1941. "Manggaraise Verhalen Over het Ontstaan van de Rijst en de Mais". Dalam *TBG* LXXXI.

Cense, A.A. 1978. "Maleise Invloeden in Het Oostenlijk Deel Van de Indonesische Archipel". Dalam *Anthropologica* 134. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff.

Coolhaas, W. Ph. 1942. "Bijdrage tot de kennis van Het Manggaraische Volk (West Flores) : I. Inleiding, Land, Bevolking en Geschiedenis". II. Ethnologica Grondrechten, Maatschappelijk. Verwatengropen, Huwelijk, enz. Dalam *TNAG* 59.

Dalsheimer, Nadine dan P.Y. Manguin. tt. "Visnu Mitres et Reseaux Marchands en Asie du Sud-East Nouvelles Donnees Archaeologiques sur le I". *Millenaire APJC*.

Damais, L.Ch. 1955. "Études d'Épigraphie Indonésienne: IV. Discussion de la date des inscriptions". Dalam *BEFEO* XLVII: 151-153.

Deutz, G.J.J. 1885. "Baros". Dalam *TBG* 22: 156-163.



van Dijk, L.J. 1925. “De zelfbesturende landschappen in de Residentie Timor en Onderhoorigheden”. Dalam *De Indische Gids*, zeven en vertigste.

Freijss, J.P. 1860. “Reizen naar Manggarai en Lombok in 1854-1856”. Dalam *TBG* III.

Hoedt. 1893. “Verslag der Reis van den Controleur Hoedt naar de Noordkust van West-Flores”. Dalam *TBG XXXVI*, Batavia Albrecht & Rusche 'S Hage: Martinus Nijhoff.

Hultzsch, E.H. 1914. “Supplementary Note on a Tamil Inscription in Siam”. Dalam *JRAS*. hlm 397-398.

Lapian, A.B. 1984. “Perebutan Samudera: Laut Sulawesi pada Abad XVI dan XVII”. Dalam *Prisma*, No. 11,

Leirissa, R.Z., “VOC Sebagai sejarah Sosial”. Dalam *WACANA Jurnal Ilmu Pengetahuan Budaya*, Vol.1, No.1 April 1999.

-----, 2000. “The Bugis-Makassarese in the Port towns: Ambon and Ternate Through the Nineteenth Century”. Dalam *BKI* 156: 619-633.

-----, “Social Development in Ambon During the 19th Century: ‘Ambonse Burger’”. Dalam *Seminar Sejarah Wilayah*, FSUI, 13-15 Desember 1993.

Lindblad, J. Thomas. 1999. “The Outer Islands in the Nineteenth Century: Contest for Periphery”, Dalam *The Emergence of a National Economy: An Economic History of Indonesia 1800-2000* (Howard Dick, eds.), edisi draf, Passau.

Kartodimedjo, Ismojo. 1963. “Pelayaran Samudera Indonesia Sebagai Negara Maritim”. Dalam *Bahtera Ampera*, No. 4-7, April-Juli 1963.

Kratz, E.U. 1980. “Silsilah Raja-raja Sambas as a Source of History”. Dalam *Archipel* 20: 254-267

Krom, N.J. 1916. “Een Sumatraansche Inscriptie van Koning Krtanagara”. Dalam *VMKAWL*, 5e serie, dl. II, hlm. 306-339

Kuperus, G. 1938. “Beschouwingen over de ontwikkeling en den Huidigen Vormenrijkdom van het Cultuur-Landschap in de Onderafdeling Bima (Oost Soembawa)”. Dalam *TNAG* 55.

Manguin, P.Y. 1984. “Garis Pantai di Selat Bangka: Sebuah bukti baru tentang keadaan yang permanen pada masa sejarah”. Dalam *Amerta* 8: 17-24. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.



-----, 1985. "Late Mediaeval Asian Shipbuilding in the Indian Ocean: A Reappraisal". Dalam *Moyen Orient et Océan Indien* II (2): 24

-----, 1985. "Sewn-plank craft of Southeast Asia: a preliminary review". In *Archeological Series* 10. Greenwich: National Maritime Museum

Meerburg, J.W. 1891. "Proeve Eener Beschrijving van Land En Volk van Midden Manggarai (West-Flores), Afdeling Bima, Gouvernement Celebes en Onderhoorigheden". Dalam *TBG* XXXIV.

Miksic, John N. 1984. "Penganalisaan Wilayah dan Pertumbuhan Kebudayaan Tinggi di Sumatra Selatan". Dalam *Berkala Arkeologi* 5(1): 8-24. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.

Mills, J.V. 1938. "Two Dutch-Portuguese Sea Fight, Singapore". Dalam *JMBRAS*, Vol. XVI, December 1938.

Moens, J.L. 1937. "Çrivijaya, Yawa en Kataha". Dalam *TBG* 77: 317-487.

Moerhadi, R. 1963. "P.N. PELNI Dalam Lingkungan Kekeluargaan Sistem Ekonomi Terpimpin". Dalam *Bahtera Ampera*, No. 4-7, April-Juli 1963.

Noorduyn, J. 1987. "Makassar and The Islamization of Bima". Dalam *BKI* 143: 312-341. Foris publications Holland/USA.

le Roux, C.C.F.M., A.A. Cense. 1935. "Boegineesche Zeekaarten van den Indischen Archipel". Dalam *TBG* LII, Tweede Serie. Leiden: EJ. Brill.

Sastri, K.A.N. 1932. "A Tamil merchant guild in Sumatra". Dalam *TBG* 72: 314-327.

Schutte, Gerrit and H. Sutherland, ed. 1982. *Papers of the Dutch-Indonesian Historical Conference*, Netherlands 28-27 June 1980, Leiden-Jakarta

Stutterheim, W.F. 1937. "Note on a Newly Found Fragment of a Four Armed Figure from Kota Kapur (Bangka)". Dalam *Indian Art and Letters* XI (2): 105-111

Sutherland, Heather. 2000. "Trepang and Wangkang: China Trade of Eighteenth-Century Makassar c. 1720s-1840s". Dalam *BKI* 156: 451-472. Foris publications Holland/USA

van Vuuren, L. 1908. "De handel van Barus, als oudste haven op Sumatra's Westkust verklaard; en voor de toekomst beschouwd". Dalam *TKAG* 25: 1389-1402.

-----, 1917. "De Prauwenvaart en de Inlandsche Handel van West-Celebes". Dalam *Tidschrift voor Economische Geographie*, Orgaan der Nederlandsch Vereeniging voor Economische geographie, Achtste Jaargang, 's- Gravenhage-Monton & co.



Vroklage, B.A.G. 1940. "De Prauw in Culturen van Flores". Dalam *Cultureele Indie*, Tweede Jaargang, E.J. Brill-Leiden, December 1940, onder redactie van de Afdeeling Volkenkunde van Het Kolonial Instituut Amsterdam.

Wales, Quaritch H.G. 1949. "The Sambas finds in relation the problem of Indo-Malaysian arts development". Dalam *JMBRAS* 22 (4): 23-31.

Wolters, O.W. 1979. "A Note on Sungsang Village at the Estuary of the Musi River in Southeastern Sumatra: A Reconsideration of the Historical Geography of the Palembang Region". Dalam *Indonesia* 27: 33-50.

nn. 1963. "Status Pelabuhan di Indonesia". Dalam *Bahtera Ampera*, No. 12-14, Desember 1963.

2.2. Buku

Abdullah, Hamid. 1985. *Manusia Bugis Makasar*. Jakarta: Idayu.

-----, ed. 1985. *Peta Sejarah Propinsi Nusa Tenggara Timur*. Jakarta: Depdikbud-IDSN.

Abdullah, Taufik dan Edi Sedyawati. 1997. *Sejarah Indonesia: Penilaian Kembali Karya Utama Sejarawan Asing*. Jakarta: PPKB-LPUI.

Abdurrahman, Paramita R, R.Z. Leirissa, C.P.F. Luhulima. 1973. *Bunga Rampai Sejarah Maluku (I)*. Jakarta: Lembaga Penelitian Sejarah Maluku.

Alfian, T. Ibrahim, et.al, eds. 1992. *Dari Babad dan Hikayat sampai Sejarah Kritis*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

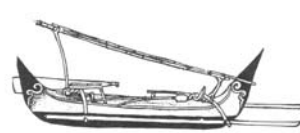
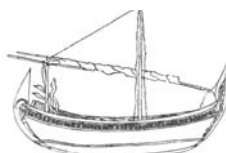
Ambary, Hasan Muarif. 1979. "Catatan tentang penelitian beberapa situs Masa Sriwijaya". Dalam *Pra-Seminar Penelitian Sriwijaya*. hlm 7-8. Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional.

-----, 1998. *Menemukan Peradaban: Jejak arkeologis dan historis Islam Indonesia*. Jakarta: Logos.

Amsikan, Yohanes. G. 2005. *Perempuan Biboki: Mitos dan Pengetahuan Mengenai Kehamilan, Kelahiran dan Pemeliharaan Anak*. Yogyakarta: Yayasan Pustaka Nusantara.



- Anwar, Lazuardi. 1980. *Pelabuhan: Kumpulan Puisi*. Ende: Nusa Indah.
- A.P. Cowie. 1994. *Oxford Advanced Learner's Dictionary of Current English*. Oxford University Press.
- Ardhana, I Ketut. 2005. *Penataan Nusa Tenggara Pada Masa Kolonial 1915-1950*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Balint, Ruth. 2005. *Troubled Waters*. New South Wales: Allen and Unwin.
- Bambang Budi Utomo. 1985. "Karanganyar as a Srivijayan site: New evidence for the study of settlement pattern of the Srivijayan period". In *SPAFA Final Report: Consultative workshop on Archaeological and Environmental Studies on Srivijaya* Bangkok: SPAFA Coordinating unit.
- Bambang Budi Utomo (ed.). 2007. *Pandanglah Laut Sebagai Pemersatu*. Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata.
- Baramuli, dkk. 1998/1999. *Pengaruh Migrasi Terhadap Kehidupan Budaya Daerah Timor – Timur*. Timor – Timur: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Barnes, R.H. 1996. *Sea Hunters of Indonesia: Fishers and Weavers of Lamalera*. Clarendon Press.
- Bartkowiak, P. Tadeusz (peny.). 1975. *Mutiara Pulau Timor*. Ende: Nusa Indah.
- Batafor, Adam Harnadi. 1991. *Nelayan Lamalera: Laporan Penelitian Tim Ekspedisi Lamalera Kapalasastra*, Yogyakarta: t.p.
- Boomgaard, Peter, Freek Columbijn and David Henley (eds). 1997. *Paper Landscapes: Exploration in the Enviromental History of Indonesia*. Leiden: KITLV.
- Borahima, Ridwan, dkk (peny.). 1977. *Jenis-jenis Perahu Bugis Makasar*. Ujung Pandang: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Boechari. 1985/1986. *Prasasti Koleksi Museum Nasional I*. hlm.116-117. Jakarta: Museum Nasional,
- , 1986. "New Investigations on the Kedukan Bukit Inscription". Dalam *Untuk Bapak Guru*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Boxer, C.R. 1967. *Francisco Viera de Figueiredo: Portuguese Merchant-Adventurer in South East Asia, 1624-1667*. Verhandelingen van Het Koninlijk Instituut voor Taal, Land-En Vokenkunde, deel 52, 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff.



Boxer, C.R. 1983. *Jan Kompeni: Sejarah VOC dalam Perang dan Damai 1602-1799*. Jakarta: Sinar Harapan,

Braudel, Fernand. 1981. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Phillip II*, vol.I. New York: Fontana/Collins, Harper & Row, fourth edition.

-----, 1988. *Civilization and Capitalism: 15th-18th Century, volume I The Structures of Everyday Life: The Limit of The Possible*. London: Collins/Fontana Press.

-----, 1988. *Civilization and Capitalism: 15th-18th Century, volume II: The Wheels of Commerce*. London: Collins/Fontana Press.

-----, 1988. *Civilization and Capitalism: 15th-18th Century, volume III: The Perspectives of The World*. London: Collins/Fontana Press.

Burke, Peter. 1990. *The French Historical Revolution: The Annales School, 1929-1989*. Stanford: Stanford University Press.

A Campo, J.N.F.M. 2002. *Engines of Empire: Steamshipping and State formation in Colonial Indonesia*. Verloren: Hilversum.

de Casparis, J.G. 1958. "Airlangga", Pidato Diucapkan pada Peresmian Penerimaan Djabatan Guru Besar dalam Mata Peladjaran Sedjarah Indonesia Lama dan Bahasa Sansekerta pada Perguruan Tinggi Pendidikan Guru Universitas Airlangga di Malang yang Diadakan di Malang pada Hari Saptu Tgl. 26 April 1958. Surabaya: Penerbitan Universitas.

Carneiro de Sousa, Ivo dan Richard Z. Leirissa. 2001. *Indonesia-Portugal: Five Hundred Years of Historical Relationship (Cinco Seculos de Relações Historicas)*. Lisboa: Cepesa.

Cense, A.A. dan H.J. Heeren. 1972. *Pelajaran dan Pengaruh Kebudajaan Makassar-Bugis di Pantai Utara Australia*. Jakarta: Bhratara.

Chaudhuri, K.N. 1989. *Trade and Civilization in The Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge University Press.

Cholik, Fuad, dkk (peny.). 2003. *Menggapai Cita – Cita Luhur: Perikanan Sebagai Sektor Andalan Nasional*. Jakarta: Ikatan Sarjana Perikanan Indonesia dan Departemen Kelautan dan Perikanan.

Coedès, G. 1989. "Kerajaan Sriwijaya". Dalam *Kedatuan Sriwijaya: Penelitian tentang Sriwijaya* (Seri Terjemahan Arkeologi No. 2). Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Coedès, G. dan L-Ch. Damais. 1989. *Kedatuan Sriwijaya: Penelitian tentang Sriwijaya*. (Seri Terjemahan Arkeologi No. 2). Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.



Cortesão, Armando. 1944. *The Suma Oriental of Tomé Pires*. An account of the east, from Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1515 (2 vol.). Translated from Portuguese MS. In the Bibliotheque de la Chambre des Députés, Paris, and edited by Armando Cortesão. London: Hakluyt Society.

Coolhaas, W. Ph. 1971. *Sekitar Sedjarah Kolonial dan Sedjarah Indonesia, Sedjarawan dan Pegawai Bahasa*. Jakarta: Bhratara.

Daeng, Hans J. 2000. *Manusia, Kebudayaan dan Lingkungan: Tinjauan Antropologis*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Damais, L.Ch.. 1995. "Agama Buddha di Indonesia". Dalam *Epigrafi dan Sejarah Nusantara* (Seri Terjemahan No. 3) hlm. 85-99. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional

Daus, Ronald. 1989. *Portuguese Eurasian Communities in Southeast Asia*, Singapore: ISEAS.

Dick, H.W. 1990. *Industri Pelayaran Indonesia: Kompetisi dan Regulasi*. Jakarta: LP3ES.

Dijk, L.C.D. van. tt. *Nederlands vroegste betrekkingen met Borneo, den Solo-Archipel, Cambodja, Siam en Cochín-China*. Amsterdam.

Djalal, Hasjim, dkk. 2008. *Deklarasi Djuanda: Sejarah Kewilayahan Indonesia*. Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata.

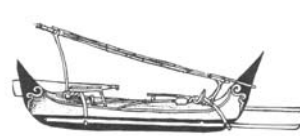
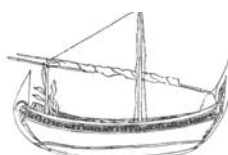
Djoened Poesponegoro, Marwati eds. 1993. *Sejarah Nasional Indonesia* Jilid IV. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan-Balai Pustaka.

Djohan Hanafiah. 1989. *Kuto Besak: Upaya Kesultanan Palembang Menegakkan Kemerdekaan*. Jakarta: CV. Haji Masagung.

-----, 1989. *Palembang Zaman Bari: Citra Palembang Tempo Doeloe*. Palembang: Humas Pemerintah Kotamadya Daerah Tk. II Palembang.

Doko, I. H. 1982. *Timor Pulau Gunung Fatuleu "Batu Keramat"*. Jakarta: P. N. Balai Pustaka.

Fieldhouse, D.K. 1987. *The Colonial Empires: A Comparative Survey from The Eighteenth Century*. London: Macmillan Education LTD.



Fox, James J. 1986. *Bahasa, Sastra dan Sejarah: Kumpulan Karangan Mengenai Masyarakat Pulau Roti*. Jakarta: Djambatan.

-----, 1993. *Bajau Voyages to the Timor Area: The Ashmore Reef and Australia*. Jakarta: LIPI.

-----, 1996. *Panen Lontar: Perubahan Ekologi dalam Kehidupan Masyarakat Rote dan Sawu*. Jakarta: Sinar Harapan.

Fox, James J., Sue O'Connor, and Peter Veth. 2000. *Maritime Communities in the Timor and Arafura Region: Some Historical and Anthropological Perspectives*, East of Wallace's Live.

Fox, James J., Anthony Miller, and Mary Quilty. 1998. *Reefs and Shoals in Australia-Indonesia Relations: Traditional Indonesian Fishermen*. Oxford University Press/ Episodes.

Fox, James J., Clifford Sather, Peter Bellwood, Darrel Tryon. 1995. 'Sea Nomads and Rain forest Hunter-gatherers: Foraging Adaptations in the Indo Malaysian Archipelago'. In Peter Bellwood, *The Austronesians: Historical and Comparative Perspectives*, Research School of Pacific and Asian Studies, Australia National University.

da Franca, Antonio Pinto. 2000. *Pengaruh Portugis di Indonesia*. Jakarta: Sinar Harapan.

Geertz., Clifford. 2000. *Negara Teater*. Yogyakarta: Bentang.

Geoffrey C. Gunn. 1986. *Encountering Macau: Portuguese City State on the Periphery of China, 1577-1999*. Oxford: Westview Press.

Gerhard E. Lanski. 1966. *Power and Privilege: A Theory of Social Stratification*. New York: McGraw-Hill.

de Graaf, H.J. 1971. *Historiografi Hindia Belanda*. Jakarta: Bhratara.

Groeneveldt, W.P. 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaya Compiled from Chinese Sources*. Djakarta: Bhratara.

Guillot, Claude, ed. 2002. *Lobu Tua: Sejarah Awal Barus*. Jakarta: EFEO-Pusat Penelitian Arkeologi Nasional-Yayasan Obor Indonesia.



Hall, Kenneth R. 1985. *Maritim Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press.

Hamzah, A. 1984. *Laut Teritorial dan Perairan Indonesia*. Jakarta: Akademika Pressindo.

Hanna, Willard A. 1983. *Kepulauan Banda: Kolonialisme dan Akibatnya di Kepulauan Pala*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia-Gramedia.

Hanna, Willard A dan Des Alwi. 1996. *Ternate dan Tidore: Masa Lalu Penuh Gejolak*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Henige, David. 1982. *Oral Historiography*. London: Longman.

Hidayat, Z.M. 1976. *Masyarakat dan Kebudayaan: Suku Suku Bangsa di Nusa Tenggara Timur*. Bandung: Tarsito.

Hirth, F. & W.W. Rockhill. 1911. *Chau Ju-kua: His work on the Chinese and Arab trade in the twelfth and thirteenth centuries, entitled "Chu Fan Chi"*. St. Petersburg: Imperial Academy of Science.

Jes, A. Therik. 1997. *Mengenal Nusa Tenggara Timur*. Flores: Pemerintah Dati I Nusa Tenggara Timur.

de Jonge, Huub. 1989. *Madura dalam Empat Zaman: Pedagang, Perkembangan Ekonomi dan Islam: Suatu Studi Antropologi Ekonomi*. Jakarta: KITLV-LIPI-Gramedia.

Kana, Nico L. 1983. *Dunia Orang Sawu*. Jakarta: Sinar Harapan.

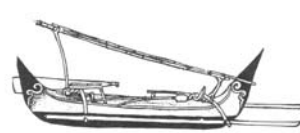
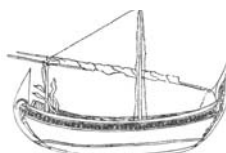
Kantor Statistik Kabupaten Flores Timur. 1987. *Flores Timur dalam Angka*. Larantuka: Kantor Statistik Kabupaten Flores Timur.

Khoo Kay Kim, 1994, *Taiping Ibukota Perak*. Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia

Knaap, Gerrit J. 1996. *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java Around 1775*. Leiden: KITLV Press.

van der Kolf. 1974. *Ekonomi Asli dan Asing, Sama dan Berlainan*. Jakarta: Bhratara.

Lapian, A.B. 1979. "Pelayaran dalam Periode Sriwijaya". Dalam *Pra-Seminar Penelitian Sriwijaya* hlm. 95-103. Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional.



-----, 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*. Depok: Komunitas Bambu.

Lawalata, Herman. A. Carel. 1981. *Pelabuhan dan Pelayaran Niaga*. Jakarta: Aksara Baru.

Leirissa, R.Z. 1996. *Halmahera Timur dan Raja Jailolo: Pergolakan Sekitar laut Seram Awal Abad 19*. Jakarta: Balai Pustaka.

-----, et.al. 1996. *Sejarah Perekonomian Indonesia*. Jakarta: IDSN-Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

-----, et.al. 1984. *Sejarah Sosial di Daerah Maluku*. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

van Leur, J.C. 1960. *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian and Economic History*. Bandung: Sumur Bandung.

van Leur, J.C. dan F.R.J. Verhoeven. 1974. *Teori Mahan dan Sejarah Kepulauan Indonesia*. Jakarta: Bhratara.

Liebner, Horst H. 2005. "Perahu-perahu Tradisional Nusantara: Suatu Tinjauan Sejarah Perkapalan dan Pelayaran". Dalam Edi Sedyawati (ed.) *Eksplorasi Sumber Budaya Maritim*, Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan RI dan PPKB-DRPM Universitas Indonesia

Lindblad, J. Thomas, ed. 2000. *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia: Berbagai Tantangan Baru*. Jakarta: LP3ES,

Lloyd, Christopher. 1993. *The Structures of History*, Blackwell: Oxford-Cambridge.

Loir, Henri Chambert, Siti Maryam R. Salahuddin. 2000. *Bo' Sangaji Kai: Catatan Kerajaan Bima*. Jakarta: EFEO-Obor Indonesia,

Lombard, Denys. 1996. *Nusa Jawa Silang Budaya 1: Batas-Batas Pembaratan*. Jakarta: Gramedia.

-----, 1996. *Nusa Jawa Silang Budaya 2: Jaringan Asia*. Jakarta: Gramedia.

-----, 2006. *Kerajaan Aceh: Zaman Sultan Iskandar Muda (1607-1636)*. (diterjemahkan oleh Winarsih Arifin dengan Kata Pengantar oleh Henri Chambert-Loir). Jakarta: KPG (Kepustakaan Populer Gramedia), Forum Jakarta-Paris, *École française d'Extrême-Orient*.



Marsden, William. 1966. *The History of Sumatra*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.

Masyhuri. 1996. *Menyisir Pantai Utara Jawa: Usaha dan Perekonomianj Nelayan di Jawa dan Madura 1850-1940*. Jakarta: Yayasan Pustaka Nusantara-KITLV.

Masykur, Jimmy. A.Y. 2002. *Memfaatkan Keberadaan Alur Laut Kepulauan Indonesia dalam Rangka Mempertahankan Integritas Nasional*. Jakarta: Lemhanas RI.

Mbete, Aron Meko. 1992. *Cerita Rakyat Lio Flores*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Meilink-Roelofs, M.A.P. 1962. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. 's- Gravenhage: Martinus Nijhoff.

Mills, J.V.G. 1970. *Ma Huan. Ying-yai Shěng-lan*. 'The Overall Survey of the Ocean's Shore' (1433). [translated from the Chinese text edited by Feng Ch'eng-Chün with introduction, notes and appendices by JVG Mills]. Cambridge: University Press for the Hakluyt Society.

Muhjiddin, DR. Atje Misbach. 1993. *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: Alumi.

Noorduyn, J. 1972. *Islamisasi Makasar*. Jakarta: Bhratara,

Nooteboom, C. 1972. *Sumatera dan Pelayaran di Samudera Hindia*. Jakarta: Bhratara.

Oleona, Ambrosius dan Pieter Tedu Bataona. 2001. *Masyarakat Nelayan Lamalera dan Tradisi Penangkapan Ikan Paus*. Depok: Lembaga Galekat Lefo Tanah.

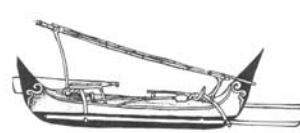
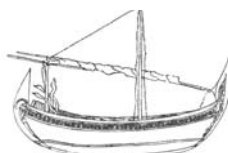
Padmapuspita, Ki J. 1966. *Pararaton*. Teks Bahasa Kawi, terjemahan Bahasa Indonesia. Jogjakarta: Taman Siswa.

Paulus, J.. 1917. *Encyclopædie van Nederlandsch-Indie*. Eerste Deel, A-G. Leiden: E.J. Brill. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff,

Parimatha, I Gde. 2002. *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*. Jakarta: Penerbit Djambatan-KITLV.

Parry, J.H. 1966. *The Establishment of The European Hegemony: 1415-1715, Trade and Exploration in The Age of The Renaissance*. New York: Harper & Row.

Pelon, Babtiste Jean. 2002. *Description de Timor Occidental: et des Iles Sous Domination Hollandaise (1771-1778)*. Paris: Association Archipel.



- Pigeaud, T.G.Th. 1960. *Java in the fourteenth century: A study in cultural history Vol. I. Javanese Texts in transcription*. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Pramono, Djoko. 2005. *Budaya Bahari*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Poerbatjaraka, R. Ng., 1952. *Riwayat Indonesia*. Djakarta: Pembangunan
- Poesponegoro, Marwati Djoenet dan Nugroho Notosusanto (ed.). 1984. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: P.N. Balai Pustaka.
- Purwaka, Tommy. H. 1993. *Pelayaran Antar Pulau Indonesia*. Jakarta: Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum, dan Pembangunan bekerjasama dengan Bumi Aksara.
- Rangkuti, Nurhadi. 1988. "Kajian arkeologi situs masa sejarah di Lasem: Pergeseran pusat kegiatan". Makalah dalam *Diskusi Ilmiah Arkeologi VI*. Jakarta 11-12 Februari 1988. Diselenggarakan oleh Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia, Komda DKI Jakarta dan Jawa Barat.
- Reid, Anthony. 1992. *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680, Jilid I: Tanah di Bawah Angin*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia,
- , 1999. *Dari Ekspansi Hingga Krisis II: Jaringan Perdagangan Global Asia Tenggara 1450-1680*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Reid, Anthony, 2004, *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara*. Jakarta: LP3ES
- Reid, Anthony dan David Marr. 1983. *Dari Raja Ali Haji Hingga Hamka: Indonesia dan Masa Lalunya*. Jakarta: Grafiti Pers.
- Reinwardt, C.G.C. 1858. *Reis Naar het Oostelijk Gedelte van den Indischen Archipel in het Jaar 1821*. Amsterdam: Frederik Muller.
- Resink, G.J. 1987. *Raja dan Kerajaan yang Merdeka di Indonesia 1850-1910*, Jakarta: Djambatan.
- Ricklefs, M.C. 1998. *Sejarah Indonesia Modern*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Sagimun, M.D. 1985. *Sultan Hasanudin Menentang VOC*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Sartono, Kartodirdjo. 1993. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru:1500-1900, dari Emporium Sampai Imperium*. Jakarta: Gramedia.



Sastrawidjaya dan Manadiyanto. 2002. *Nelayan Nusantara*. Jakarta: Badan Riset Kelautan dan Perikanan

Satari, Soejatmi. 1985. "Caruban, Lasem: Suatu Situs Peralihan Klasik-Islam", dalam *Pertemuan Ilmiah Arkeologi III*, hlm. 487-499. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.

Schrieke, B.J.O. 1957. *Indonesian Sociological Studies, Part Two: Ruler and Realm in Early Java*. The Hague/Bandung: W. van. Hoeve.

----- . 1960. *Indonesian Sociological Studies, Part One*. The Hague: W. van Hoeve. Second Edition.

Sedyawati, Edi dan Susanto Zuhdi, eds. *Arung Samudera: Persembahan Memperingati Sembilan Windu A.B. Lapien*. Depok: PPKB-LPUI, 2001.

Sedyawati, Edi. ed. 2005. *Eksplorasi Sumber Budaya Maritim*, Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan RI dan PPKB-DRPM Universitas Indonesia.

Slametmulyana. 2006. *Tafsir Sejarah Nagara Kretagama*. Jakarta: LkiS Yogyakarta

Soedjatmoko, et.al.eds. 1995. *Historiografi Indonesia: Sebuah Pengantar*. Jakarta: Gramedia.

Soekardono. 1969. *Hukum Perkapalan Indonesia*. Jakarta: Dian Rakyat.

Southon, Michael. 1995. *The Navel of The perahu: Meaning And Values in the Maritim Trading Economy of Butonese Village*. Canberra: A Publication of the Departemen of Anthropology-Research School of pacific and Asian Studies-The Australian National University.

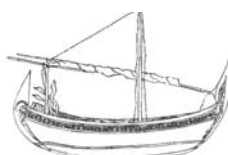
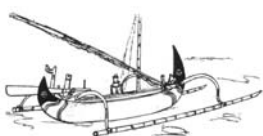
Stibbe, D.G. 1921. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indie*, Tweede Druk, Vierde Deel, Soemb-Z, Leiden: E.J. Brill.'s-Gravenhage: Martinus Nijhoff,

Subbarayalu, Y. 2002. "Prasasti perkumpulan saudagar Tamil di Barus suatu peninjauan kembali" dalam *Lobu Tua sejarah awal Barus* (ed. Claude Guillot) hlm. 17-26. Jakarta: École française d'Extrême-Orient.

Subhadradis Diskul, M.C. (ed.). 1980. *The Art of Srivijaya*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.

Sudjatmiko, F.D.C. 1995. *Pokok – Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Gunung Agung.

Sulaiman. 1982. *Perahu Madura*. Jakarta: Proyek Media Kebudayaan, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1981/1982.



- Sunanto, Hatta. 1995. *Budidaya Cendana*. Yogyakarta: Kanisius,
- Susilo, Tedjo. 1997. *Perahu Pinisi*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan,
- Tardjan Hadidjaja. 1951. *Sedjarah Melaju* (Usaha perbaikan disertai Tindjauan dan Keterangan), Djakarta: Firma Penerbitan Saptadarma.
- Tarigan, Hartanta, dkk (peny.). 2002. *Metode Perencanaan Kebutuhan Transportasi Laut Penghubung Pulau – Pulau Kecil*, Jakarta: Badan Riset Kelautan dan Perikanan.
- Toda, Dami N. 1999. *Manggarai Mencari Pencerahan Historiografi*. Ende: Penebit Nusa Indah.
- Udak, Urikame Blasius. 2003. *Karakteristik Pemerintahan Lokal di Propinsi Nusa Tenggara Timur*, Kupang: Yayasan Peduli Sesama (SANLIMA) bekerjasama dengan Ford Foundation.
- Umar, M. Husseyn. 2001. *Hukum Maritim dan Masalah – Masalah Pelayaran di Indonesia (Buku 1)*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan bekerjasama dengan Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia.
- , 2001. *Hukum Maritim dan Masalah – Masalah Pelayaran di Indonesia (Buku 2)*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan bekerjasama dengan Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia.
- , 2001. *Hukum Maritim dan Masalah – Masalah Pelayaran di Indonesia (Buku 3)*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan bekerjasama dengan Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia.
- Veth, P.J. 1854-1856. *Borneo's westerafdeeling, Geographisch, Statistisch, Historisch, voor afgegaan door eene Algemeene schets des Gandscher Eilands*, 2 Vols. Zaltbommel
- Wahyono, Ary.dkk. 2000. *Hak Ulayat Laut di Kawasan Timur Indonesia*. Yogyakarta: Media Pressindo.
- Wells, J. Kathiritamby and John Villiers (ed.). 1990. *The Southeast Asian Port and Polity*. Singapore: Singapore University Press.
- Wertheim, W.F. 1955. *Indonesian Sociological Studies: Selected Writings of B. Schrieke, part one*. The Hague-Bandung: W. van Hoeve Ltd.
- Wheatley, P. 1961. *The Golden Khersonese*. Kuala Lumpur: The University of Malaya Press.



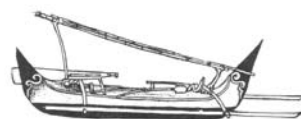
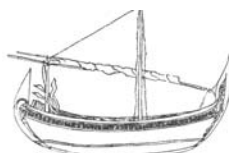
Widiyatmika, Munandjar. 2008. *Kebudayaan Masyarakat di Bumi Cendana*. Kupang: Pusat Pengembang Madrasah.

Wolters, O.W. 1966. "A Note on the Capital of Srivijaya during the Eleventh Century". Dalam *Essays offered to G.H. Luce-Ascona. Atribus Asiae* (Supplementum 23) Vol 1 hlm. 225-239.

-----, 1974. *Early Indonesian Commerce. A Study of the Origins of Srivijaya*. Ithaca, London: Cornell University Press,

Zuhdi, Susanto, G.A. Ohorella, dan M. Said. 1996. *Kerajaan Tradisional Sulawesi Tenggara: Kasultanan Buton*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Zuhdi, Susanto, Tawalinuddin Haris dan Triana Wulandari. 1997. *Kerajaan Tradisional di Indonesia: Bima*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.





Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
2013

ISBN: 978-602-17497-5-3