

PROSIDING
KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

7 - 10 NOVEMBER 2016

“BUDAYA BAHARI DAN DINAMIKA KEHIDUPAN
BANGSA DALAM PERSPEKTIF SEJARAH”

JILID II

SUBTEMA II
SISTEM PENGETAHUAN DAN TRADISI BAHARI



PROSIDING
KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X
7 - 10 NOVEMBER 2016

“BUDAYA BAHARI DAN DINAMIKA KEHIDUPAN
BANGSA DALAM PERSPEKTIF SEJARAH”

JILID II
SUBTEMA II
SISTEM PENGETAHUAN DAN TRADISI BAHARI



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X
JAKARTA, 7 - 10 NOVEMBER 2016

DIREKTORAT SEJARAH
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

PROSIDING KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X
Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Persepektif Sejarah
Jakarta, 7 – 10 November 2016

Pengarah

Hilmar Farid (Direktur Jenderal Kebudayaan)

Triana Wulandari (Direktur Sejarah)

Penanggung Jawab

Amurwani Dwi Lestariningsih

Penyusun

Tirmizi

Isak Purba

Esti Warastika

Budi Harjo Sayoga

Pengelola Tata Letak

Haryanto

Bariyo

Maemunah

Dwi Artiningsih

Desain Sampul

Dirga Fawakih

Gambar Sampul

KITLV (Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde)

Diterbitkan oleh

Direktorat Sejarah

Direktorat Jenderal Kebudayaan

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

Tahun 2016

ISBN

KATA PENGANTAR

Puji Syukur *Alhamdulillah* Kita panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah memudahkan kami dalam menghimpun makalah-makalah yang disajikan dalam Konferensi Nasional Sejarah X yang diselenggarakan oleh Direktorat Sejarah, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, bekerja sama dengan Masyarakat Sejarawan Indonesia di Hotel Grand Sahid Jaya, Jakarta, Indonesia pada tanggal 7-10 November 2016.

Makalah-makalah tersebut berasal dari 60 Pemakalah yang telah lolos seleksi abstrak dan 40 pemakalah ditunjuk oleh panitia pengarah. Makalah merupakan hasil penelitian ilmiah yang orisinal dan belum pernah dipublikasikan. Selain mempertemukan para sejarawan dan berbagai yang menaruh minat dalam kesejarahan, Konferensi menjadi forum diskusi yang dinamis di antara mereka untuk mempertajam dan menyempurnakan konsep, metode dan metodologi.

Himpunan makalah berisi 7 subtema: Jaringan Pelayaran Nusantara; Sistem Pengetahuan dan Tradisi Bahari; Laut dalam Dinamika Kekuasaan; Laut dalam Historiografi Sastra dan Seni; Berita Asing tentang Alam Nusantara dalam Peralihan Zaman; Dinamika Antardaerah dan Negara; dan Pemikiran Pendidikan dan Pengajaran Sejarah. Subtema-Subtema ini disatukan dalam tema besar konferensi, yaitu –*“Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Perspektif Sejarah”*.

Karena keterbatasan teknis, himpunan makalah ini jauh dari lengkap. Untuk itu, kami mohon maaf. Pada akhirnya dengan dihimpunnya makalah hasil Konferensi Nasional Sejarah X ini diharapkan dapat mendorong upaya melakukan pengkajian dan evaluasi terhadap berbagai aspek kesejarahan dan penulisan sejarah nasional baik dalam kaitannya dengan pembangunan karakter bangsa maupun dalam pengembangan ilmu sejarah itu sendiri dan mencermati perkembangan pengajaran sejarah

Jakarta, Desember 2016

Panitia Konferensi Nasional Sejarah X



LAPORAN KEGIATAN

Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Dalam Konferensi Nasional Sejarah X Jakarta, 7 November 2016

Yth. Ibu Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan;
Yang Kami hormati Ketua Komisi X Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Taufik Abdullah, sejarawan senior Indonesia;
Yang Kami hormati Dr. Hasjim Djalal, diplomat senior kita;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Anthony Reid;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Leonard Y. Andaya;
Yang Kami hormati Ketua Masyarakat Sejarawan Indonesia, Dr. Muklis PaEni;
Yang Kami hormat Persatuan Sejarawan Malaysia;
Yang Kami hormati Historian of Philipine;
Yang Kami hormat Direktur Jenderal Kebudayaan;
Para sejarawan dari seluruh Indonesia dan para undangan yang berbahagia.

*Assalamualaikum Warahmatullah hiwabarokatuh,
Selamat siang,
Salam sejahtera bagi kita semua,
Om suastiastu
Salom...*

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT, atas limpahan rahmat dan barokah-Nya, kita dapat bertemu dalam suasana yang berbahagia ini, dalam Konferensi Nasional Sejarah X.

Ibu Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan yang kami muliakan,
Kami sampaikan, bahwa setiap lima tahun sekali Konferensi Nasional Sejarah diselenggarakan oleh Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan bekerjasama dengan Masyarakat Sejarawan Indonesia. Konferensi Nasional Sejarah ini diikuti dari berbagai kalangan profesi. Baik dari kalangan dosen-dosen sejarah, guru-guru sejarah, komunitas pengiatan sejarah, maupun mereka yang mempunyai minat dan tertarik untuk mengembangkan sejarah itu sendiri.

Konferensi yang diikuti dari berbagai ragam kalangan ini mencerminkan dari tujuan diselenggarakan kegiatan ini, yaitu ingin mendekati sejarah bukan saja sebagai sebuah ilmu yang jauh di masa lampau, akan tetapi sejarah juga merupakan titik tolak pendidikan karakter bagi generasi mendatang.

Bapak/Ibu hadir yang berbahagia,

Pada tahun ini Konferensi Sejarah Nasional X mengambil tema *-Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Prespektif sejarah*. Sebagai bangsa yang mempunyai lautan dengan bertaburan pulau-pulau, sudah waktunya kita kembali melihat laut sebagai penghubung diantara pulau-pulau itu. Bukti-bukti telah menunjukkan betapa bangsa kita pernah berjaya di laut. Apakah kita hanya ingin mengenang romantisme itu sebagai sebuah kenangan lama saja? Kita punya modal sejarah yang dapat mencermati dan memaknai –masa lalul itu, modal sejarah inilah yang perlu kita gunakan sebagai titik tolak membangun kembali sebagai –bangsa yang jaya di laut. Peran pendidikan amatlah relevan untuk mendekati pada seluruh masyarakat pentingnya budaya bahari dan negara maritim. Baik itu melalui pendidikan formal maupun non formal. Untuk itu dinamika pemikiran dan model-model pembelajaran sejarah mempunyai peran sangat penting dalam rangka mewujudkan bangsa yang kuat di bidang maritim. Kita juga berharap peran serta masyarakat juga penting untuk memberikan pemahaman tentang laut sebagai masa depan. Penguatan karakter bangsa melalui pendidikan sejarah perlu terus didorong agar pemahaman visi kelautan dapat dipahami generasi muda.

Bapak/Ibu hadirin yang berbahagia,

Kali ini konferensi mengangkat tujuh subtema, yaitu 1) Jaringan Pelayaran Nusantara; 2) Sistem Pengetahuan dan Tradisi Bahari; 3) Laut Dalam Dinamika Kekuasaan; 4) Laut Dalam Historiografi Tradisional, Sastra, dan Seni; 5) Berita Asing tentang Alam Nusantara dalam Peralihan Zaman; 6) Dinamika Antardaerah dan Negara; 7) Pemikiran Pendidikan dan Pengajaran Sejarah.

Untuk itu kami mohon kepada Ibu Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan, berkenan untuk membuka konferensi ini.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarokatuh

Om Santi---Santi ---Santi Om

Salom

Menteri Pendidikan dan Kebudayaan
Muhadjir Effendi



SAMBUTAN PEMBUKAAN

Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan Dalam Konferensi Nasional Sejarah X Jakarta, 7 November 2016

Yth. Bapak Menteri Pendidikan dan Kebudayaan;
Yang Kami hormati Ketua Komisi X Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Taufik Abdullah, sejarawan senior Indonesia;
Yang Kami hormati Dr. Hasjim Djalal, diplomat senior kita;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Anthony Reid;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Leonard Y. Andaya;
Yang Kami hormati Ketua Masyarakat Sejarawan Indonesia, Dr. Muklis PaEni;
Yang Kami hormat Persatuan Sejarawan Malaysia;
Yang Kami hormati Historian of Philipine;
Yang Kami hormat Direktur Jenderal Kebudayaan;
Para sejarawan dari seluruh Indonesia dan para undangan yang berbahagia.

*Assalamualaikum Warahmatullah hiwabarokatuh,
Selamat siang,
Salam sejahtera bagi kita semua,
Om suastiastu
Salom...*

1. Pertama-tama ijinlah saya memanjatkan puji syukur kepada Tuhan YME atas segala rahmat dan hidayahnya kita senantiasa diberi kesehatan dan kesempatan sehingga kita dapat bertemu dalam Konferensi Sejarah Nasional X. Injinkanlah pula saya dalam kesempatan ini mengucapkan selamat kepada para sejarawan dari seluruh Indonesia atas terselenggaranya acara ini
2. Dalam kehidupan kita sehari-hari sejarah adalah sesuatu yang penting, tidak saja untuk mengenang masa lalu, tetapi sejarah juga untuk mengingat peristiwa yang dapat memupuk rasa persatuan dan mempertajam visi kedepan.

-
3. Walaupun saya bukan seorang sejarawan, tetapi saya tahu juga kenangan-kenangan yang masih hidup pada bangsa kita. Orang Aceh membanggakan hasil pujangganya seperti Hamzah Fanzuri, Abdullah Al-singkili, maupun Araniri. Pujangga-pujangga itu tidak saja mengembangkan Bahasa Melayu sebagai Bahasa Indonesia, tetapi juga pengetahuan tentang agama, filsafat, juga sejarah.
 4. Di satu saat, ketika Kesultanan Malaka menjadi pusat perdagangan kedua terbesar setelah Konstanstinopel banyak orang-orang Jawa, Sumatera berdagangan di negeri ini. Ketika Kesultanan Malaka jatuh, maka muncullah kerajaan-kerajaan baru. Kesultanan Aceh berdiri, disusul kemudian Kesultanan Demak, serta kerajaan-kerajaan lain di sepanjang pantai utara Jawa. Perluasan pengaruh juga oleh tentara-tentara Kesultanan Pantai Utara Jawa. Pada abad ke-18, kita hidup dalam naungan Negara maritim.
 5. Bila kita bicara sastra klasik itu, saya juga akan diingatkan pada karya-karya sastra Jawa yang diajarkan oleh guru sejarah saya dulu, yaitu tentang Negara Kartagama—tentang Majapahit yang menguasai lautan dan pengaruhnya yang luas dari Sumatera hingga Papua, yang menambah keakraban kita.
 6. Satu karya klasik yang sempat saya baca dan masih saya ingat adalah naskah klasik Tufat Hanafis. Naskah ini juga sangat menarik bercerita tentang berdirinya Kesultanan Melayu Riau. Aliansi Melayu dengan Bugis di Kepulauan Riau. Bagi saya naskah ini sangat menarik, dari naskah ini pula saya mengerti kehebatan Raja Haji pada pertengahan abad ke-18 dapat mengalahkan armada Belanda dan dua kapal besar Belanda ditenggelamkan. Kemudian Raja Haji menyerbu Malaka pada waktu bersamaan Raja Belanda datang. Diceritakan dalam kitab Raja Haji, bahwa saat itu Raja Haji memegang keris di tangan kanan dan kitab agama di tangan kiri. Pada saat itulah Raja Haji tertembak saat diserang oleh Belanda dan gugur dalam serangan itu. Maka diberilah gelar Raja Haji dengan **-Raja Haji Fisabililah**. Saat ini Raja Haji telah ditetapkan sebagai Pahlawan Nasional.
 7. Bukan saja masa lampau kita yang ditandai dengan kebesaran-kebesaran Negara Maritim, tetapi kita juga diingatkan pada kehidupan suatu bangsa yang tradisi kesehariannya tidak lepas dari dunia bahari. Suatu tradisi kemaritiman yang saat itu masih memandang laut sebagai pemisah. Bila sudah begini saya jadi teringat, bahwa laut bukan saja sebagai pemisah bagi kita, akan tetapi laut juga merupakan pemersatuan antara satu pulau dengan pulau yang lainnya.
 8. Kalau kita mengunjungi daerah di pulau-pulau di Indonesia, saya teringat seorang sejarawan kita dengan **-Jaringan Memori Kolektif**. Orang Bugis – Makasar akan diingatkan dengan Gowa-Tallo-Makasar. Orang Banjar diingatkan dengan Demak, bahkan orang Minangkabau mendapat kedalaman Islamnya dari Aceh. Orang Ternate--Maluku akan diingatkan dengan Tuban. Orang-orang Bima diingatkan oleh Riau. Orang Papua diingatkan oleh Ternate. Jaringan memori kolektif ini dibangun dengan tradisi maritim yang kuat. Hubungan antara guru-murid, ulama-umarah, dan jaringan

perkawinan yang sulit untuk lupakan. Jaringan memori kolektif inilah yang telah lama membangun hubungan antarpulau di Nusantara.

9. Pada awal abad ke-19, kehidupan maritim kita mulai merosot. Pada saat itulah kita memulai babak baru. Kita mulai berpindah menjadi Negara yang berorientasi pada dunia pertanian, sebagai Negara Agraris. Suatu kehidupan Negara bertumpu pada budaya darat.
10. Sudah waktunya kita memahami perjalanan kita, modal sejarah kita setidaknya dapat kita maknai sebagai titik tolak untuk membangun visi kedepan kita sebagai bangsa bahari yang tangguh. Laut sebagai penghubung adalah modal dasar untuk memperkuat jaringan ekonomi, budaya, politik, dan sosial bangsa Indonesia sebagai Negara Maritim yang disegani oleh Negara-negara tetangga dan dunia di masa-masa mendatang.
11. Akhirnya saya mengucapkan selamat menjalankan Konferensi Nasional Sejarah. Saya menunggu hasil kongkrit Konferensi ini sebagai sebuah kerja nyata dalam membangun budaya bahari dan negara maritim baik di bidang budaya, pendidikan, ekonomi, sosial, dan politik.

*Wassalamualaikum warahmatullahi wabarokatuh
Om Santi---Santi ---Santi Om
Salom*

**Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan
Puan Maharani**

RUMUSAN KONFERENSI NASIONAL SEJARAH KE-10
HOTEL GRAND SAHID, JAKARTA
7-10 NOVEMBER 2016

Konferensi Nasional Sejarah ke-10 dengan tema : *-Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Perspektif Sejarah*, berlangsung dari tanggal 7-10 November 2016, bertempat di Hotel Grand Sahid. Konferensi ini diikuti 300 orang peserta yang berasal mulai dari Aceh hingga Papua. Ikut juga sebagai bentuk utusan Persatuan Sejarawan Malaysia (PSM) dan *Philippine Historical Association* (PHA), dan sejumlah pengamat dari kalangan penggiat kajian sejarah. Konferensi membahas 100 makalah tentang berbagai aspek dari dinamika budaya bahari, sejak masa silam, sampai sekarang. Berbagai wacana yang diharapkan untuk masa depan juga disampaikan.

Salah satu daya tarik akademis Konferensi Nasional Sejarah ini ialah empat *keynote address* yang disampaikan oleh tiga ilmuwan terkemuka di dunia akademis internasional. Setelah mengikuti acara dengan cermat dan seksama, serta sambutan dari Presiden Republik Indonesia, yang diwakili oleh Menteri Koordinator Pembangunan Manusia dan Kebudayaan dan pidato Menteri Pendidikan dan Kebudayaan serta wacana yang berkembang dalam diskusi, maka Konferensi Nasional Sejarah ke-10 menghasilkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Sejarah adalah suatu cabang ilmu pengetahuan yang memberikan gambaran peristiwa dan kejadian dalam perjalanan waktu. Sejarah bukanlah sekedar romantisme masa lalu, tetapi wawasan yang bisa juga memberikan perspektif ke depan dengan lebih arif tanpa harus mengulang kesalahan yang pernah terjadi.
2. Tema utama Konferensi Nasional Sejarah disesuaikan dengan cita-cita pembangunan kembali budaya maritim bangsa sebagaimana yang ditekankan oleh Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo, tonggak utama kebijakan bangsa menempatkan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang terkemuka.
3. Dalam wawasan dunia kemaritiman tanah dan laut adalah satu kesatuan. Adaptasi kehidupan manusia yang bijaksana dalam lingkungan kemaritiman akan menciptakan masyarakat maritim di satu kawasan yang dikenal dengan *-sistem laut* atau *-mikro region* yang saling terhubung dalam membentuk jaringan yang saling bertautan.
4. Negara maritim dan pemupukan budaya bahari adalah wawasan bangsa yang melestarikan dan mengembangkan nilai dan semangat yang menempatkan laut sebagai basis perjuangan bangsa. Dengan semangat merdeka inilah etos kebaharian dari berbagai aspek kehidupan bangsa Indonesia harus selalu sekayuh.
5. Menekankan pentingnya peningkatan peran sejarah dalam penguatan karakter bangsa Indonesia melalui pemikiran pembelajaran sejarah yang dapat mendorong daya aktifitas, kritis dan kemampuan dalam mengelola resiko. Pengajaran sejarah dilakukan dengan mengajak siswa bermain peran lebih efektif dibandingkan mendengar ceramah tentang sejarah. Dengan begini anak-anak dapat menghayati,

meresapi berbagai macam kejadian sejarah baik dalam konteks sejarah nasional Indonesia maupun dalam konteks mengisi perjuangan di era sekarang.

6. Dalam jalur pelayaran dunia yang menghubungkan Timur dan Barat, muncul pusat-pusat pertumbuhan sosial, ekonomi, kebudayaan dan politik yang mempertautkan lautan dan daratan melalui pelabuhan dan perkembangan kota-kotanya. Dinamika kehidupan masyarakat pun menjadi lebih kompleks dengan berbagai aspek dan karakter yang terbentuk sehingga mewujudkan peradaban baru di kota-kota pelabuhan. Karena itulah bisa dikatakan juga betapa pentingnya memahami aspek geografis untuk menguasai pelayaran dan perdagangan. Dalam sejarah pelayaran dan perdagangan, masa keemasan atau *l'kurun niagal* berlangsung selama abad 15 – 18 Masehi memposisikan Indonesia dalam *–Poros Maritim Dunia*l, di mana rempah-rempah menjadi daya tarik utama.
7. Sistem pengetahuan dan tradisi kebaharian yang dimiliki bangsa Indonesia seperti ilmu astronomi sebagai penunjuk arah, teknologi perkapalan, organisasi pelabuhan, sistem budaya, kepercayaan kelembagaan bahari, tradisi lisan, lembaga budaya serta sistem-sistem budaya dengan kepercayaan masyarakat bahari yang menjadi khazanah kearifan lokal pengetahuan tradisi bahari perlu ditumbuh kembangkan.
8. Laut adalah ajang pergulatan nasib manusia demi peningkatan harkat kemanusiaan melalui pergumulan di laut sepanjang abad dengan berbagai motif dan kepentingannya.
9. Laut adalah pula sumber inspirasi, tidak hanya dalam bidang ekonomi dan sosial-politik, akan tetapi juga dalam corak dan dinamika pemikiran intelektual menjadikan pedoman bagi kehidupan masyarakat bahari, seperti yang termuat dalam historiografi tradisional, sastra dan seni.
10. Berita asing tentang alam Nusantara dalam peralihan zaman yang dibawa oleh para pelawat dari berbagai belahan dunia-pusat-pusat perdagangan, kekuasaan dan penyebaran agama serta kekuasaan menjadi sumber penting dalam rekonstruksi sejarah, khususnya sejarah maritime Indonesia. Karena itulah pemerintah diharapkan dapat memberi perhatian terhadap perlunya sebuah program khusus menyangkut sumber-sumber informasi asing tersebut.
11. Salah satu ciri penting dari dinamika pelayaran laut adalah cairnya wilayah kekuasaan, yang ditunjukkan dalam jaringan Islam Nusantara. Adanya jaringan memori kolektif ditunjukkan oleh hubungan guru dengan murid, di antaranya para ulama yang menyatukan Nusantara. Integrasi ranah peradaban Nusantara dimungkinkan terutama karena ranah ini adalah sebuah *‘benua maritim’* yang cair dan mengalir sehingga mendekatkan dan mengintegrasikan tradisi Islam lokal daerah menjadi Islam Nusantara yang distingtif.
12. Budaya maritim dan negara maritim hanya bisa dipahami oleh seluruh masyarakat jika melibatkan institusi pendidikan baik melalui pendidikan formal maupun informal. Untuk itu perlu dilakukan perubahan kurikulum, yang berbasis pada karakter bidang maritim.

Rekomendasi:

1. Perlunya pembangunan budaya bahari sebagai landasan dari sebuah Negara maritim yang telah menyatakan laut sebagai pemersatu bangsa.
2. Perlunya paradigma baru dalam merumuskan visi kelautan Indonesia untuk pembangunan manusia. Dinamika laut tidak hanya pada permukaannya tetapi juga kekayaan yang terdapat di dalamnya.
3. Perlunya pemupukan tradisi historiografi Indonesia yang melihat laut sebagai dimensi baru dalam dinamika pembangunan.
4. Perlunya penguatan pendidikan karakter bangsa melalui perubahan dalam proses dalam pembelajaran sejarah dengan menampilkan drama, film dokumenter dan dalam bentuk-bentuk lainnya
5. Perlunya melakukan ‘_revolusi mental’ bangsa melalui kebijakan penataan kembali sistem pendidikan nasional dengan mengedepankan aspek pendidikan kewarganegaraan, yang menempatkan secara proporsional aspek pendidikan sejarah, seperti rekonstruksi kreatif sejarah pembentukan bangsa, nilai-nilai patriotisme dan cinta tanah air, serta semangat bela negara dan budi pekerti di dalam kurikulum pendidikan Indonesia.
6. Perlunya strategi kebudayaan untuk mewujudkan cita-cita Indonesia menjadi negara poros maritim.
7. Menghidupkan kembali kegiatan nyata untuk menumbuh kembangkan semangat dan cinta laut seperti Arung Sejarah Bahari (AJARI) yang diikuti generasi muda khususnya mahasiswa dari seluruh Indonesia.

Tim Perumus:

Ketua

- Prof. Dr. Taufk Abdullah

Sekretaris

- Dr. Restu Gunawan

Anggota

- Hilmar Farid, Ph. D
- Dra. Triana Wulandari, M.Si
- Dr. Mukhlis PaEni
- Dr. Anhar Gonggong
- Prof. Dr. Azyumardi Azra, M.A
- Dr. Saleh As‘ad Djamhari
- Dr. Mohammad Iskandar
- Prof. Dr. Said Hamid Hasan

-
- Prof. Dr. Susanto Zuhdi
 - Prof. Dr. Oman Fathurahman
 - Drs. Agus Santoso, M.Hum
 - Dr. Didik Pradjoko
 - Nurni Wahyu Wuryandari, Ph. D
 - Dr. Achmad Syahid
 - Amurwani Dwi Lestariningsih, M.Hum

DAFTAR ISI

Kata Pengantar

Laporan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan

Sambutan Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan

Rumusan Konferensi Nasional Sejarah X

Subtema 2: Sistem Pengetahuan dan Tradisi Bahari

1. *Beberapa Catatan akan Sejarah Pembuatan Perahu dan Pelayaran Nusantara*
2. *Sistem Pengetahuan dan Tradisi Bahari*
3. *Pembuatan Perahu Traditional dan Pelepasannya yang Terekam dalam Arsip*
4. *Mutiara Khatulistiwa Sulawesi: Interaksi Sosial dan Ekonomi di Teluk Tomini Awal Abad ke-20*
5. *Syahbandar, Kapitan Melayu, dan Raja: Kisah Keluarga Ince Ali Asdullah dan Keturunannya di Bandar Pelabuhan Makassar, 1739-1971*
6. *Dunia Maritim Suku Wajo dalam Historiografi Traditional*
7. *Dari Traditional ke Modern: Perubahan Sistem Organisasi Pelabuhan dan Kebijakan Kolonial Terhadap Pelabuhan Traditional Di Asahan Abad XIX – XX*
8. *Kelangsungan Tradisi Pelayaran: Memahami Tol Laut dari Perspektif Masyarakat Pulau-Pulau di Buton*
9. *Budaya Bahari Masyarakat Pantai Sindangkerta, Pamayangsari dan Karangwulan, Kabupaten Tasikmalaya, Jawa Barat*
10. *Kapal Jung: Jejak Kejayaan Maritim Jawa Masa Silam*
11. *Tradisi Bahari dalam Narasi Sejarah Perantau Bugis*



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Subtema 2: Sistem Pengetahuan dan Tradisi Bahari





Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Beberapa Catatan akan Sejarah Pembuatan Perahu dan Pelayaran Nusantara

Horst H. Liebner



BEBERAPA CATATAN AKAN SEJARAH PEMBUATAN PERAHU DAN PELAYARAN NUSANTARA

Horst H. Liebner

Gesellschaft zur Rettung von Kulturerbe Unter Wasser e.V.
(Perhimpunan Penyelamatan Warisan Budaya bawah Laut)

Sebagaimana diutarakan oleh Gibbins dan Adams (2001: 280), kapal –atau, bila kita ingin menggunakan suatu kata yang lebih ber-Nusantara, perahu– adalah –artefak paling kompleks yang diproduksi [manusia] secara rutin sebelum masa Revolusi Industril. Namun, bagi kelompok orang pra-industrial mana pun, sukses dalam membangun dan mengoperasikan sebuah kendaraan laut bukan hanya didasarkan atas penguasaan teknologi perkapalan, *seamanship*¹ dan navigasi, tetapi juga memerlukan tatanan sosial dan ekonomi serta adanya instrumen penukaran dan operator pasar yang dapat melandasi berbagai trans-dan interaksi selama pembuatan dan pendayagunaannya (Gambar 1).² Selain itu, yang mungkin paling penting ialah proses-proses kognitif yang kini kita kenali di bawah istilah ‘perencanaan’: Membangun –suatu struktur homogen, di mana semua elemennya, dari yang besar sampai ke yang paling kecil, bertalian dengan erat, dan sekaligus hanya memperlihatkan peran sebenarnya dalam hubungannya pada keseluruhan struktur itu (Pomey 2011: 26) tak mungkin tanpa adanya konsep-konsep holistik akan rupa dan fungsi yang diinginkan. Soal terbesar yang harus dapat dipecahkan adalah penciptaan suatu bentuk yang tidak didasarkan atas sebuah kubus, tetapi terdiri dari kombinasi kompleks berbagai kurva yang, mestinya, terbentang secara harmonis dalam sebuah ruang tiga dimensi.³ Kompleksitas solusi-solusi akan soal ini yang diterapkan di Eropa pada awal zaman modern (Gambar 2)⁴ melahirkan istilah ‘Kesenian Pembuatan Kapal’, dan menggolong-kannya sebagai salah satu sub-bidang dalam ilmu arsitektur, kesenian –pertama dan paling tidak sempurnall (Wicks 1993: 356) dalam daftar –kelima kesenianl Hegel.

Bukti implisit paling kuno atas penggunaan kendaraan laut berasal dari kawasan Australasia: Kelompok-kelompok manusia yang pada sekitar 50.000 tahun sebelum sekarang

¹ Segala pengetahuan dan ketrampilan yang diperlukan untuk mengoperasikan sebuah kendaraan laut.

² Lht., msl., Pomey 2011 dan sumber-sumber yang disebutnya.

³ Kerumitan penciptaan bentuk-bentuk yang demikian pada zaman modern pun tergambar pada, msl., gedung *Sydney Opera House* (lht., msl., Murray 2004).

⁴ Cf. Dotson 1994; Rieth 2009, 2011; Valenti 2009; dan sumber-sumber yang digunakannya.

[TSS] mulai menghuni kawasan Sahul⁵ hanya dapat mencapainya setelah menyeberangi berbagai selat laut dalam di antara pulau-pulau yang kini merupakan Nusa Tenggara, Selat Makassar dan sebagian dari Laut Banda. Beberapa temuan arkeologi di bagian barat kawasan Sahul mengisyaratkan bahwa sekitar 30.000TSS manusia setempat menguasai penangkapan ikan di laut lepas; dan pada horison-horison yang ditanggalkan pada sekitar 20.000TSS terdapat bukti akan penukaran berbagai benda dan kultigen di antara pulau-pulau di Melanesia Barat.⁶ Kegiatan-kegiatan ini tak mungkin dijalankan tanpa adanya kendaraan laut yang dapat diarahkan dengan sengaja, dan menandai penggunaan alat terapung dan propulsi yang lebih kompleks daripada ‘_rakit berhanyut’ saja serta adanya pengetahuan dasar akan orientasi dan navigasi.⁷ Walaupun belum terdapat temuan serupa di kawasan barat dari yang kini dikenali sebagai Kepulauan Asia Tenggara [KAT⁸], kita mestinya mengasumsikan adanya perkembangan yang sejajar.

Burhan atas penguasaan pengetahuan pembuatan perahu dan navigasi yang dengan jelas memungkinkan pelayaran terarah terdapat dengan kedatangan kelompok-kelompok manusia yang pada sekitar empat sampai lima milenia silam mulai membawa bahasa-bahasa Austronesia ke wilayah KAT. Sampai pertengahan milenium pertama Masehi [M⁹], penutur bahasa-bahasa tersebut bersebaran di antara Madagaskar di sebelah barat Samudra India dan Pulau Paska di timur Samudra Pasifik (Gambar 3), pergerakan lewat laut terluas yang dilaksanakan manusia¹⁰ sebelum masa eksplorasi bumi oleh orang Eropa Barat pada abad ke-16/17M. Dalam rekaman etnografis penyebarannya ini tertanda oleh adanya beberapa tipe kendaraan laut khas serta teknologi navigasi tertentu, topik pertama yang dibahas dalam makalah ini.

⁵ Kontinen purba yang sampai 10.000 tahun BP terbentuk dari Papua-Niugini, Australia dan beberapa pulau disekitarnya; lht., msl., <<http://sahultime.monash.edu.au/explore.html>> (diakses terakhir kali 2016-09-21).

⁶ Msl., Kirch 1991: 146f, 2010: 135f; Mahdi *in press* a: 5; Pawley 2007: 37f; serta sumber-sumber yang disebut di situ.

⁷ Bednarik 2014.

⁸ Saya di sini akan menggunakan istilah itu dalam arti *Insular Southeast Asia*, suatu kawasan yang, secara garis besar, menandai wilayah yang kini menjadi Malaysia, Indonesia dan Filipina. Istilah ‘Nusantara’ akan saya gunakan dalam konteks-konteks yang lebih berfokus pada kesamaan warisan sejarah yang dialami manusia di kawasan itu.

⁹ Istilah ini akan saya gunakan dalam arti *common* atau *current era*, CE, dalam konsensus sejarah internasional. Untuk menandai masa BCE, ‘*before the common era*’, saya menggunakan singkatan SM, ‘sebelum Masehi’.

¹⁰ Detil penanggalan, bentuk dan pengaruh ‘Migrasi Austronesia’ ini masih didiskusikan. Soares *et al.* (2016) mencoba menarik suatu sintesis dari data genetis, linguistik dan arkeologi yang kini kita ketahui, dan berspekulasi bahwa ‘yang tersebar di sepanjang Kepulauan Asia Tenggara sekitar 4000 tahun silam terutamanya berupa suatu cara berpikir yang baru’, bukan sebuah perpindahan manusia dalam skala besar.

Di wilayah Asia Tenggara yang dihuni oleh manusia berbahasa Austronesia, kemahiran melaut dan membangun perahu tersebut sejak sekitar 500 tahun SM menjadi medium interaksi rutin dengan kawasan Asia Barat dan Timur; ia pun merupakan bagian integral dalam penukaran gagasan, konsep dan komoditi yang pada pertengahan milenium pertama M menjadi landasan terbentuknya kesatuan sosial-budaya yang makin terstratifikasi serta pada seribu tahun berikutnya mendasari pengembangan lingkaran perdagangan laut terluas dunia semasanya. Sebagaimana diutarakan Mahdi (*in press a: 5*), kita dapat menyangka bahwa tradisi maritim ber(puluh)ribu tahun ini melahirkan berbagai solusi teknologi pembangunan kendaraan laut dan pengetahuan orientasi dan navigasi yang kompleks. Selain daripada itu, si perahu tak bergerak di suatu ruangan hampa – berbagai perkembangan politik dan ekonomi (yang sebagiannya bahkan dimotori olehnya!) telah dan terus-menerus mempengaruhinya. Beberapa contoh akan perihal ini menjadi topik pokok tulisan ini.

Masalah utama pada pembahasan sejarah tekno-kompleks maritim KAT adalah sumbernya. Sejauh saya tahu, sampai sekarang tiada temuan rongsokan kendaraan laut satupun yang berasal dari masa SM; dan pada seribu tahun berikutnya,

pada keseluruhan wilayah antara Afrika dan Cina Selatan, sampai sekarang hanya sekitar selusin temuan kapal karam yang secara pasti masuk dalam periode itu didokumentasikan. [Hanya pada empat] dari temuan ini masih terdapat (sebagian) dari struktur lambungya; sisanya ialah fragmen-fragmen papan dan komponen lainnya. Dalam ikonografi yang masih eksis –beberapa relief dan mural, serta representasi di atas uang logam dan grafiti– hanya beberapa panel di Candi Borobudur dan satu dari lukisan-lukisan abad ke-6 yang terdapat di gua-gua Ajanta menggambarkan detail-detail konstruksi kapal [...]. Sumber tertulis terfragmentasi dan kebanyakan tidak mengenali hal-hal [teknologi] maritim. Demi suatu pembahasan yang komprehensif, kita oleh karena ini semestinya menggunakan baik informasi yang lebih dini maupun rekaman etnografis [... akan] tradisi-tradisi teknologis yang di sekian banyak tempat diteruskan sampai pada hari ini pun. (Liebner 2014: 219)

Hal-hal serupa juga masih menyulitkan pencaharian informasi akan teknologi maritim KAT pada setengah milenium berikutnya; akan tetapi, sejak kedatangan pelaut, pedagang dan serdadu Eropa ke Samudra India dan wilayah Nusantara pada abad ke-16M terdapat makin banyak deskripsi dan gambar kendaraan laut Asia, yang sebagiannya bahkan dibuat oleh pelayar dan/atau orang yang berpengalaman akan hal-hal maritim. Sejak abad ke-17M, arsip kompeni-kompeni perdagangan Eropa yang mulai menyebarkan administrasinya di wilayah ini menjadi sumber yang cukup bernilai, dan tradisi etnografi yang berkembang sejak pertengahan kedua abad ke-18M menghasilkan berbagai pemerian yang otentis. Akan tetapi,

-kita tak bisa mengharapkan bahwa semua detil sebuah *barang eksotis* [dalam hal ini, perahu atau kapal] diperhatikan oleh seseorang yang kemungkinan besar bukan pelaut atau pengrajin perahu (Liebner 2005: 58), sehingga informasi-informasi itu harus dibahas secara kritis. Poin terakhir ini malah lebih menonjol pada sekian banyak karangan akan tradisi maritim Nusantara masa kini.¹¹

Para *pelaku kemaritiman* Nusantara sendiri, baik pengrajin perahu maupun pelautnya, tidak meninggalkan banyak sumber akan kegiatannya; dan dalam sedikit informasi yang ada sangatlah terlihat perbedaan pengonsepan *indigen* (artinya, cara menguraikan dan memaknakan yang dianut para pelakunya) dan pendekatan *modern* yang pada umumnya berdasarkan rangrangan pendidikan *Barat*.¹² Akan tetapi, sebagaimana akan terlihat di bawah, sekian banyak pendekatan teknis-prose-dural *indigen* dan *modern* hanya berbeda dalam cara penuturannya: Masalah pada, misalnya, bidang hidrodinamika atau astronomi yang dihadapi kedua belah pihak itu tidak berbeda, sehingga solusi efektif yang dapat memecahkannya pada dasarnya tak mungkin berkesenjangan. Selain daripada itu, Laughton (1925: 1-2) mencatat bahwa

dari semua benda, kapal adalah yang paling kosmopolitan. Bermula pada suatu masa [...] yang berlalu demikian lama bahwa ia sudah di luar perkiraan, kapal dipersiapkan untuk berjalan dari satu negeri ke negeri lain; dan pada bercampurnya kebudayaan-kebudayaan yang dimulai oleh interaksi tersebut, kapal itu sendiri, secara terpaksa, dipengaruhi. [...] Bagian terbesar adaptasi ini berasal dari penukaran biasa ide-ide [...] terjadilah, kemungkinan pada semua zaman sejarah dunia, banyak percontohan akan pengadopsian sengaja metode-metode asing.

Hal ini akan digambarkan dengan dua contoh tipe perahu (hampir) kontemporer pada bagian penutup makalah ini.

Kendaraan laut *par excellence* manusia Austronesia adalah **perahu bercadik**: Tipe perahu ini ditemui di hampir semua wilayah yang dihuni para penutur bahasa-bahasa itu, dan bahkan menyebar ke beberapa daerah yang berkomunikasi dengannya (Gambar 3, bawah). Doran (1981: 89ff) dan Mahdi (*in press* a: 9; *in press* b: 8f) berpendapat bahwa tipe kendaraan laut Austronesia tertua adalah perahu berbadan dua (*katamaran*), diikuti oleh tipe bercadik satu yang dibalik arah berlayarnya dengan memalingkan haluannya (*shunting*)¹³,

¹¹ Cf. Liebner 2005: 54ff.

¹² Lht., msl., Liebner dan Rahman 1998; Mukhlis dan Macknight 1979.

¹³ Atas cara bermanuver ini lht. catatan kaki [ck.] 23.

dan, sebagaimana perkembangan akhir, tipe perahu bercadik ganda yang kini umum digunakan di kawasan Nusantara. Hal ini terlihat dengan jelas pada kemiripan istilah ‘_katir’ dan ‘_cadik’¹⁴ dalam sekian banyak bahasa di kawasan Oseania¹⁵ (Tabel 1). Berdasarkan perbandingan berbagai sifat teknis kendaraan laut di wilayah penyebaran perahu bercadik itu maka Doran (1981) secara meyakinkan berargumentasi bahwa pusat kompleksitasnya –dan, dengan itu, wilayah pengembangannya yang paling berakar– berada di bagian timur Laut Jawa, di antara sekitar Jawa Timur, Bali dan Sulawesi Selatan (Gambar 4).¹⁶

Meski pun sepanjang daerah Oseania terdapat beraneka-ragam langgam menyematkan sebatang katir pada cadiknya,¹⁷ sistem pemasangan cadik pada lambung perahu pada dasarnya sama: Sekian banyak catatan etnografis menggambarkan cara mengikat batangan cadik itu kepada sebatang kayu melintang (atau, lebih jarang, melengkung, atau dua-duanya) yang disangkutkan di bawah (atau diikat kepada) ‘_tual-tual’ atau ‘_kupingan’¹⁸ yang menonjol ke dalam ruangan lambung (Gambar 5). Sebagaimana akan dibahas di bawah, ‘_tual-tual’ yang berdasarkan kesamaan penamaannya dalam bahasa-bahasa Austronesia Barat (Tabel 2) diistilahkan *tambuku* ini¹⁹ merupakan salah satu ciri utama tradisi pembuatan perahu dan kapal di kawasan Nusantara.

Nooteboom (1932: 191) menggambarkan suatu kemungkinan sederhana akan ‘_terciptanya’ *tambuku* itu. Perahu-perahu yang terdapat di Gambar 5 pada umumnya berupa perahu lesung yang terbuat dari sebatang pohon yang tengahnya dikosongkan. Sebagaimana diuraikannya dalam sekian banyak deskripsi pembuatan perahu lesung, pada saat meluangkan kayunya sering beberapa ‘_sekat melintang’ atau ‘_bangku’ dibiarkan tetap berdiri sebagai tempat duduk pendayung dan/atau dasar pengikat cadik; dan karena ‘_bangku-bangku’ ini bersudut-siku terhadap arah urat kayu maka

¹⁴ ... sejauh dapat ditelusuri: Dalam sumber yang tersedia, kedua istilah itu sering tertukar (Liebner 1993: 31).

¹⁵ Di sini: Wilayah KAT dan Samudra Pasifik sampai Pulau Paska.

¹⁶ Dalam makalah ini saya akan mengikuti teori *out of Taiwan*, asumsi paling umum akan asal dan arah migrasi Austronesia; akan tetapi, anggapan Doran ini tidak juga bertentangan dengan berbagai pendapat lain yang mendalilkan asal penduduknya di kawasan Austronesia sendiri (Oppenheimer 2004; Solheim 2006; cf. Gaillard dan Mallari 2004).

¹⁷ Akan informasi etnografis tentang beratus-ratus jenis perahu bercadik yang terdapat di Oseania dan Samudra India lht., msl., Friederici 1912; Haddon 1920; Haddon and Hormell 1975 [1936-8]; Hornell 1920, 1934, 1943; Neyret 1976.

¹⁸ ‘Tual-tual’ merujuk kepada bentuknya, yang pada umumnya mengingatkan akan ‘balok-balok bersegi-empat kecil’ yang dibiarkan tertinggal pada salah satu sisi papan; atas penggunaan ‘kupingan’ lht., msl., Utomo 2002: 1.

¹⁹ Manguin 1993b: 260. Baik *Kamus Dewan Ed.IV* maupun *Kamus Besar Bahasa Indonesia* mencatat kata ini sebagai *tembuku* dan menjelaskannya sebagai “tombol pada tiang perahu”.

sama sekali tak susah dibayangkan bahwa kayu melintang ini pada penggunaan kendaraan laut yang berkepanjangan akan rusak. Bila ini terjadi, ada kemungkinan bahwa bagian-bagian darinya tertinggal pada kedua sisa dalam perahu, terutama bila kayu melintang itu dikosongkan dari bawah.

Jika sisa patahan yang demikian dibentuk menjadi *‘kupingan tambuku* itu, daya tahannya akan meningkat dengan berarti, dan pemasangan sebatang kayu melintang yang disangkutkan di bawahnya menjadi suatu alternatif yang lebih kuat daripada *‘sekat* atau *‘bangku* tersebut (Gambar 6).

Karena tidak tinggi, daya muat sebuah perahu lesung terbatas, apalagi entah mau digunakan di lautan berombak. Cara paling mudah menaikkan ketinggian perahu batangan ialah pemasangan anyaman daun atau kulit kayu di sepanjang sisinya;²⁰ akan tetapi, bila ingin suatu konstruksi yang lebih bertahan, penambahan satu atau lebih lembar papan di atas masing-masing sisi kiri-kanannya menjadi pilihannya. Siasat paling sederhana adalah memasang selebar papan di atas bagian tengah *‘lambung* perahu kecil itu dan kemudian menyambungkannya ke depan dan belakang dengan kayu bercabang atau dua papan tunggal yang dibentuk sesuai dengan lengkungan haluan dan buritannya. Karena terpasang atas bagian tengah batangan lambung yang agak lurus maka papan pertama itu bisa berukuran agak panjang dan dipilih dari kayu lurus pula; papan-papan sambungan dapat dibentuk dari kayu pendek berkeluk atau bercabang yang menyerupai lengkungan haluan dan buritan (Gambar 7). Dengan cara ini hanya perlu menyesuaikan ujung *‘dalam* kayu bercabang / papan-papan sambungan itu dengan bentuk papan tengah, sementara ujung *‘luarnya* tinggal dipotong mengikuti panjangnya yang diinginkan.²¹ Karena membentuk selebar papan menjadi melengkung tidaklah gampang bila alat-alat yang tersedia terbatas pada peralatan dari batu dan kerang, ada pun beberapa jenis perahu yang hanya diberikan tambahan papan di bagian tengahnya saja, sementara haluan dan buritan ditutupi dengan papan pendek lurus yang terbentang di antara kedua lembar papan tengahnya dan/atau sisi kiri-kanan lambung batangan itu.

Di wilayah Oseania terdapat dua cara dasar pengeratan papan tambahan pada dasar lesungnya, yaitu *‘menjahit* sambungan papan itu dengan serat alamiah dan *‘memakunya* dengan pasak kayu yang dipasang ke dalam permukaan atas/bawah papan yang ingin

²⁰ Cf. sumber-sumber yang disebutkan di ck. 17.

²¹ Bdg. rumitnya pemasangan papan pada tipe perahu sandeq yang dilakukan secara terbalik (Liebner 1996: 12f).

dieratkan itu. Rekaman etnografis mencatat penggunaan metode pertama di bagian tengah dan timur Oseania di mana akses kepada peralatan dari logam sangat kurang;²² pemakaian pasak kayu lebih umum di kawasan Austronesia Barat. Menurut Horridge (2006: 147ff), bila di sebelah dalam papan pun terdapat *tambuku-tambuku* yang sejajar dengan yang menahan cadik pada perahu lesung di bawahnya, maka ‘_kupingan’ ini sekaligus bisa menjadi sandaran bagi gading-gading dan/atau batangan melintang yang membantu menahan papan tambahan itu pada tempatnya (Gambar 8). Di wilayah Samudra Pasifik, tipe-tipe perahu yang dihasilkan berbagai sistem perpaduan antara ‘_penjahitan’ papan dan penggunaan *tambuku* sebagai pegangan penguat dalam lambung ini²³ kemungkinan besar sudah pada masa Lapita, sekitar 1500 tahun SM s/d tahun 0, menjadi kendaraan penyebaran manusia, bahasa, peralatan, hewan dan kultigen di wilayah tengah Oseania;²⁴ pada zaman kontak awal dengan pelaut Eropa, perahu-perahu sejenis yang –sebegitu sempurna dalam desainnya sehingga dalam hal kelincahan dan ketangkasan berlayar mengungguli semua kendaraan laut yang dikenali pada waktu itu (Haddon dan Hornell 1975 [1936-8]: I, 418, tentang *flying proa* Mikronesia) tetap menghubungkan gugusan-gugusan pulau Polinesia dan Mikronesia yang saling berjarak jauh (Gambar 9).

Sebagai pintu gerbang bagi penutur bahasa-bahasa Austronesia dalam perjalanannya ke arah timur, maka di kawasan Nusantara mestinya terdapat perkembangan serupa yang bahkan mendahului wilayah-wilayah di timurnya – dan kendati luasnya interaksi Kompleks Budaya Lapita dengan kawasan Austronesia Barat masih didiskusikan,²⁵ kita dapat mengasumsikan bahwa pada awal milenium terakhir SM telah terbentang berbagai jalur komunikasi lewat laut, bagaimana pun bentuknya,²⁶ antara Sabah dan Kepulauan Kaledonia Baru.²⁷ Sementara Kompleks Lapita –dan, dengan itu, keseluruhan wilayah timur yang dihuni oleh para penutur bahasa-bahasa Austronesia– sejak 500 tahun SM makin terisolir dari kawasan Nusantara, temuan arkeologi dari masa yang sama mencatat bermulanya penyebaran berbagai peralatan

²² Cf., msl. Scott 1982: 339.

²³ Bdg. ck. **Error! Bookmark not defined.**: Terutamanya perahu katamaran dan tipe bercadik satu ang dibalikkan arah berlayarnya dengan *shunting*; cf. Gambar 9. Untuk manuver *shunting* ini lht., msl., Doran 1981: 36ff; Haddon dan Hornell 1975 [1936-8]: I, 370, 415.

²⁴ Ikhtisar-ikhtisar akan penyebaran Kompleks Budaya Lapita ini terdapat dalam Spriggs 2006 atau Tanuridjo 2006.

²⁵ Msl., Bellwood 2007 [1985]: 219ff; Specht *et al.* 2014; Sheppard, Chiu dan Walter 2015.

²⁶ Kemungkinan besar interaksi ini melewati berbagai lingkaran ‘perdagangan’ semisal sirkuit *kula* di Kepulauan Trobriand (Malinowski 1922) atau aktivitas *hiri* di daerah Motu, Papua Tenggara (Dutton [ed.] 1982).

²⁷ ... bila sebaran obsidian dijadikan penandanya: Lht. Reepmeyer *et al.* 2011; Sand dan Sheppard 2000; Spriggs *et al.* 2011; Tykot dan Chia 1996.

logam asal bagian utara daratan Asia Tenggara ke pulau-pulau di wilayah Laut Cina Selatan dan sampai ke daerah yang kini kita kenali sebagai Indonesia Timur.²⁸ Pada abad-abad berikutnya, hubungan ini memungkinkan difusi pelbagai teknologi perlogaman, tenunan dan pertanian yang berjalan sejajar dengan peningkatan kompleksitas tata-cara pemakaman, suatu penanda akan eskalasi stratifikasi sosial;²⁹ sampai tahun 0 sekian banyak komunitas di wilayah barat Nusantara mengembangkan hubungan rutin dengan India dan Cina;³⁰ pada suatu saat pada abad-abad pertama M kultigen asal KAT mulai bermunculan di Afrika Timur.³¹ Peningkatan interaksi di sepanjang wilayah laut Cina Selatan dan Samudra India ini terjadi pada semasa dengan adanya pusat kompleksitas teknologi peperahuan di laut Jawa bagian timur yang saya sebutkan di atas. Menurut Doran (1981: 91f) pusat inilah yang menghasilkan tipe perahu bercadik ganda, salah satu kendaraan laut khas Nusantara zaman sekarang.

Penyebaran manusia, benda dan tanaman ini tidak mungkin tanpa adanya suatu **sistem orientasi** yang memungkinkan pergerakan terarah di atas laut lepas. Pola pencaharian arah lepas pantai di Oseania yang paling menarik perhatian para pengamat dinamakan *starpeth navigation*, ‘_navigasi jalur bintang’, di mana tempat terbit atau terbenamnya bintang-bintang tertentu pada titik cakrawala ‘_di belakang’ tujuan pelayaran menjadi penentu haluannya.³² Sebagaimana terlihat pada Gambar 10, penguasaan cara navigasi ini bukan hanya mewajibkan menghafal pergerakan bintang selama semalam serta perbedaan posisinya sepanjang tahun (Gambar 11), tetapi juga memerlukan pengetahuan luas akan masing-masing sudut haluan terhadap langit perbintangan bagi masing-masing perjalanan yang ingin dilayari.

Pengalaman menunjukkan bahwa bintang-bintang hanya terlihat pada paling lama 30% dari waktu suatu pelayaran,³³ sehingga menentukan dan mempertahankan haluan memerlukan berbagai cara orientasi lain. Salah satu petunjuk yang sering disebutkan adalah penggunaan gelombang dasar laut lepas (‘_swell’) dan arus laut: Distorsi dan refleksi yang disebabkan

²⁸ Mengenai berbagai interpretasi difusi benda (dan teknologi) logam yang sering diasosiasikan dengan kompleks Dong Son ini lht., msl., Bellwood 1996, 2007 [1985]: 268ff; Calo 2014; Higham 1996, 2004; Solheim 1992: 199ff.

²⁹ Calo *et al.* 2015; Liebner 2014: 56; dan sumber-sumber yang disebutkan di situ.

³⁰ Msl., Bellina dan Glover 2004; Bellina *et al.* 2014; Castillo, Bellina dan Fuller 2016.

³¹ Msl., Blench 2009; De Langhe *et al.* 2009; Lejju 2006; Mbida *et al.* 2000; Neumann dan Hildebrand 2009.

³² Untuk ini dan yang berikutnya lht., msl., Akerblom 1968; Ammarell 1999; Gladwin 2009 [1970]; Halpern 1985, 1986; Lewis 1972; Pyrek and Feinberg 2016; Thompson and Taylor 1980; serta sumber-sumber lain yang disebutkan di situ.

³³ Lewis 1972: 82.

adanya pulau dan karang pada pola gelombang dan arus itu serta sudut arah berlayar terhadapnya dapat dijadikan salah satu petunjuk utama akan baik posisi sebuah perahu maupun haluannya.³⁴ Di Kepulauan Marshall, sistem pengetahuan ini pada abad-abad silam mendasarkan pembuatan *stick charts*, ‘peta laut batangan’, di mana batangan daun kelapa dibentuk menjadi kisi-kisi ireguler yang –digunakan sebagai alat mengajar [yang] merepresentasikan arah gelombang dasar, terlenkungnya gelombang itu, interseksi-interseksinya terhadap letak daratan dan kondisi laut yang terjadi karenanya (Genz 2016: 15/8).³⁵ Dalam sekian banyak sistem navigasi di Oseania, arah gelombang yang dijadikan petunjuk akan arah, posisi dan tujuan itu dihubungkan dengan berbagai arah angin musiman: –Arah angin-angin [di wilayah] tropis Samudera Pasifik cukuplah tetap, dan, pada umumnya, dapat diramalkan (Pyrek dan Feinberg 2016: 44/4), sehingga sekian banyak ahli etnografi membandingkan pengetahuan indigen akannya dengan ‘mata angin’ pedoman magnetis asal tradisi kepelautan Eropa. Akan tetapi, sebagaimana diterangkan tentang sebuah ‘kompas’ serupa yang penulis dapatkan di Pulau Binongko, Sulawesi Tenggara, –arah-arah sebenarnya [pada ‘pedoman angin’ itu] tidaklah bertepatan dengan titik mata angin pedoman modern (Liebner 1993: 32, dan Fig. 6, hlm. 44) – biar angin musiman paling tepat pun tidak bertiup dari satu arah yang tetap, tetapi meliputi serentangan derajat kompas sekeliling arah dasarnya.³⁶

Adanya daratan ‘di belakang cakrawala’ –dan memang, mencapai suatu tujuan di bawah garis penglihatan yang dibentukkan oleh lengkungan bumi adalah maksud navigasi!– dapat diperkirakan pula melalui awan, berjenis-jenis kilat atau gerak-gerak berbagai binatang yang ditemui di laut.³⁷ Bagaimana pun, jarak antara pulau-pulau di kawasan barat Oseania –jarang lebih daripada 100 mil, [sehingga] hanya beberapa hari berlalu di atas kapal tanpa melihat daratan (Ammarell 1999: 154; cf. Irwin 2008: 21); alhasil, metode orientasi yang mungkin paling penting adalah navigasi terestris, yaitu pengetahuan tentang topografi berbagai obyek, terutama tanjung dan gunung, yang terdapat di daratan. Pola penuturannya menggambarkan yang saya namakan ‘solusi efektif yang tak mungkin berkesenjangan’ di atas: Dalam baik rekaman etnografis dan historis asal berbagai zaman dan tempat³⁸ maupun dalam *Pilot Books*

³⁴ Lht., msl., Ammarell 1999: 164ff; Lewis 1972: 84ff; Liebner 1992: 112ff, 1996: 24f.

³⁵ Pembahasan terbaru dan sumber-sumber tambahan terdapat dalam Genz 2016.

³⁶ Cf. berbagai contoh yang disebutkan Pyrek dan Feinberg (2016: 44/4 ff), dan khususnya hlm. 54/14 f.

³⁷ Cf. sumber yang disebutkan pada ck. 34 serta, dalam konteks Austronesia Barat kontemporer, Ammarell 1999: 149ff dan Liebner 1992: 107ff.

³⁸ Msl., Boxer 1934; Cense 1952; Huntingford 1980; Ma Huan 1970; Schoff 1912, 1917; Vincent 1809.

dan *Sailing Directions* kontemporer,³⁹ sistem penentuan haluan ini disajikan dalam bentuk *itenarii* yang mengikuti rentetan tanda daratan yang akan ditemui dan/ atau dilewati pada suatu pelayaran. Petunjuk perjalanan ini biasanya bukan hanya terdiri dari hal-hal yang berhubungan dengan pencaharian arah saja, tetapi juga atas berbagai informasi tambahan akan, misalnya, musim dan cuaca, adanya tempat berlabuh dan komoditi dagangan, aturan administrasi dan relasi sosial dengan penduduk setempat, bahkan keterangan ritual dan kepercayaan supernatural.⁴⁰ Eksperimen perbandingan penjelasan ‘pelayar tradisional’ Nusantara dengan sebuah buku pemandu laut modern akan salah satu haluan contoh tertentu menghasilkan bahwa uraian lisan pelaut setempat serupa dengan bahkan –lebih terperinci daripada yang termuat dalam buku pemandu tersebut (Liebner 1996: 24).

Dalam prakteknya, –tidak ada satu pun [dari semua teknik navigasi di atas] digunakan secara terpisah: Keseluruhan pendekatan ini menyediakan sebuah –kerangka cair yang menawarkan berbagai opsi atas keserbaragaman situasi (Pyrek dan Feinberg 2016: 61/21) yang bisa ditemui pada suatu pelayaran. Bila, misalnya, berlayar dekat pantai, seorang navigator akan menggunakan tanda-tanda di daratan sebagai petunjuk utama, dan kemudian menyesuaikan haluannya dengan arah angin dan arus yang ditemui; pada waktu malam, ia dapat menggunakan bintang yang terbit/terbenam searah dengan destinasinya; di lepas pantai, gelombang laut dapat dijadikan petunjuk utama atas haluannya, dan tanda-tanda adanya daratan yang masih jauh –awan, arah terbang burung atau ‘kilat darat’– bisa mengantarkan perahunya sampai tujuannya kelihatan.

Dasar semua pola navigasi ini adalah sistem orientasi spasial. Dalam sekian banyak bahasa di kawasan Oseania Barat dan Tengah, peristilahan akan arah-arah utama –dan, dengan ini, konsep-konsep yang melatarbelakanginya– menunjukkan persamaan yang menonjol;⁴¹ akan tetapi, asumsi bahwa –sistem [orientasi] Austronesia dengan jelas disesuaikan pada kehidupan di atas atau dekat laut, di mana angin [yang digunakan dalam] pelayaran merupakan salah satu kepentingan dasar yang sering diutarakan (di sini, Blust 1997: 39) tidak didukung oleh perbandingan istilah-istilah tersebut: Perubahan penamaan axis-axis utama orientasi yang terlihat dalam berbagai bahasa di kawasan barat Oseania menunjukkan bahwa –bagi orang Austronesia awal, perubahan tahunan pada frekuensi

³⁹ Bagi wilayah laut Nusantara lht., msl., Haslam 1983; National Geospatial-Intelligence Agency 2005, 2013.

⁴⁰ ... yang sering juga ‘mengandung’ informasi faktual akan haluan yang ingin ditempuh: Lht., msl., Liebner 1996: 18f.

⁴¹ Msl., Fox (ed.) 2006 [1997] (dan di situ khususnya tulisan Bubandt); Liebner 2005a; Ozanne-Rivierre 1999; Senft (ed.) 1997; dan sumber-sumber yang disebutkan dalam publikasi-publikasi tersebut.

turunnya hujan [yang mendasari ...] siklus-siklus pertanian lebih penting daripada pola angin musiman (Liebner 2005a: 308). Luasnya dan sejarah penyebaran berbagai kultigen dan pola pertanian di kawasan Oseania masih didiskusikan,⁴² dan meski kedatangan para penutur bahasa-bahasa Austronesia dan –kapasitas maritim [mereka yang] maju membawa juga berbagai pola –eksploitasi sumber-sumber bahari yang superior [..., termasuk] lalulintas penukaran teknologi, pengalaman dan barang-barang mewah, saya tidak sepenuhnya setuju atas asumsi bahwa –orang Austronesia di KAT berbasis pada perdagangan maritim serta pemburuan dan pengumpulan hasil laut (Bulbeck 2008: 48): Manusia bukan makhluk akuatis, dan di mana mungkin orang kontemporer pun lebih cenderung menggantungkan kehidupannya kepada berbagai hasil darat daripada sepenuhnya mencahari nafkahnya di laut.⁴³

Sebagaimana disebutkan di atas,⁴⁴ tipe **perahu bercadik ganda** diperkirakan tercipta pada pertengahan kedua milenium akhir SM di wilayah Laut Jawa Timur / Laut Flores Barat. Berbeda dengan perahu bercadik tunggal yang dapat ‘dipalingkan’ dengan memindahkan letak tiang, layar dan kemudi agar haluannya menjadi buritan (dan sebaliknya; ‘*shunting*’) itu,⁴⁵ membalikkan arah berlayar sebuah perahu bercadik dua lebih gampang dengan *tacking*, ‘berputar ke arah angin’, dan *gybing*, ‘berputar dengan mengikuti arah angin’. Perbedaan kedua teknik berlayar dan masing-masing wilayah penggunaannya tercermin dalam istilah-istilah pelaut akan manuver-manuver itu: Sementara dalam sekian banyak bahasa asal kawasan yang dianggap sebagai tempat lahirnya perahu bercadik ganda itu terdapat persamaan yang menonjol (Gambar 12), di wilayah Oseania lain sepertinya⁴⁶ tidak terdapat kata-kata serupa (Tabel 3). Jelaslah, salah satu alasan adalah perbedaan operasional antara *shunting* dan *tacking/gybing* – namun, di antara bahasa-bahasa KAT dan Oseania tengah yang diambil sebagai contoh di sini tak juga terlihat kesamaan dalam penamaan pengarah perahu ‘ke arah angin’ dan ‘keluar dari arah angin’ yang bagi pelaut di seluruh dunia merupakan kedua axis utama dalam menggerakkan sebuah kendaraan laut berlayar.

Di kawasan Nusantara, kini kebanyakan perahu bercadik ganda berukuran agak kecil; akan tetapi, ada pun dua contoh historis perahu besar tipe ini yang mengijinkan beberapa

⁴² Lht., msl., Bellwood 2006 dan 2007 [1985]: 201 ff vs. Bulbeck 2008.

⁴³ Msl., Liebner 1998: 108f.

⁴⁴ Lht. hlm. bercadik ganda pada makalah ini.

⁴⁵ Cf. ck. 23.

⁴⁶ ... sejauh dapat dilacak: Sebagaimana disebutkan pada hlm. diperhatikan 3 di atas, sumber-sumber yang tersedia jarang memuat informasi yang berhubungan dengan hal-hal pelayaran dan pembuatan perahu – dan, entah ada, informasinya sering tidak tepat dan/atau terperinci.

interpretasi akan konstruksinya, yaitu sejumlah kendaraan laut yang digambarkan pada Candi Borobudur dan perahu jenis *kora-kora*. Relief-relief Borobudur tersebut adalah representasi perahu Nusantara satu-satunya yang dengan pasti dapat ditanggalkan pada milenium pertama M.⁴⁷ Kita beruntung bahwa empat⁴⁸ dari relief ini dipahat oleh –tangan seorang seniman yang berbakat (van Erp 1923: 19) yang bukan hanya mampu menciptakan adegan-adegan penuh dinamik, tetapi juga –berusaha untuk bekerja secara realistis (Petersen 2006: 52): Perbandingan dengan perahu resen menunjukkan bahwa baik berbagai detil tali-temali ‘perahu-perahu Borobudur’ ini (Gambar 13) maupun sekian banyak bagian lambung digambarkannya dengan akurat. Realisme ini mestinya didasarkan atas pengetahuan luas akan teknologi perkapalan dan pelayaran masa itu yang kemungkinan besar tak didasari seorang yang awam akannya,⁴⁹ sehingga dapat diasumsikan bahwa pemahat anonim ini pernah melihat perahu-perahu serupa, dan bahkan mungkin ikut dalam membangun dan/atau melayarkannya.⁵⁰ –Hanya ukuran orang [di atas perahu-perahu itu] dilebihkan (Petersen *op. cit.*) – suatu cara yang bukan hanya di sini mengaksentuasikan dramatisme representasinya (Gambar 14).

Berdasarkan dugaan ukuran dan jumlah ‘kotak’ yang ia anggap sebagai tempat pendayung,⁵¹ Heide (1928: 349) memperkirakan panjangnya perahu pada panel 1.86, representasi kendaraan laut terbesar pada Candi Borobudur, sebagai <15m; dengan menggunakan pendekatan yang sama, Petersen (2006: 53) menghitung –16,4m panjang pada garis air, dan panjang keseluruhannya 23,4m; dan sementara perkalian tingginya badan orang yang berdiri di atas geladaknya menghasilkan panjang keseluruhan sekitar 12,5m, terhadap jumlah penumpangnya van Erp (1923: 33) mengestimasi panjangnya sepanjang 25-30m (Gambar 15). Rekonstruksi ‘perahu Borobudur’ *Samudra Raksa* yang pada tahun 2003 dilayarkan ke Madagaskar dan Ghana diberikan panjang keseluruhan sedikit di atas 19m.⁵² Bagaimana pun ukuran panjangnya, ketinggian perahu ini dan kendaraan laut bercadik

⁴⁷ Meski sering disebut sebagai representasi perahu kuno, sampai sekarang tidak satu pun dari sekian banyak gambar perahu di gua-gua di seantero Nusantara ditanggalkan: Lht., msl., Ballard 1988; O’Connor 2003; Lape, O’Connor and Burningham 2007.

⁴⁸ Panel-panel 1.53[bawah], 1.86[bawah], 1.108[bawah], and 2.41. Saya di sini mengikuti penomeran panel yang digunakan oleh msl. van Erp (1923) dan Miksic (1990); demi kemudahan pembaca saya berikut ini tidak akan menggunakan catatan letak barisnya.

⁴⁹ Liebner 2005: 54ff.

⁵⁰ Akan ini dan informasi berikutnya yang tidak direferensikan lain cf. Liebner 2014: 232ff.

⁵¹ Perahu di panel 2.41 dilengkapi dengan kayuh yang dioperasikan oleh pendayung yang “kepala[nya] terlihat di belakang kotak yang terbuka” (van Erp 1923: 19) pada sisi atasnya.

⁵² Berdasarkan asumsi bahwa “kendaraan ini mestinya sanggup membawa 25-30 orang, semua perbekalan dan peralatan serta muatan bervolume beberapa meter kubik” (Burningham 2003) maka lambung desain awal “panjangnya 17m, tetapi [pembuatnya] sarankan 19m” (Burningham 2005: 11).

lainnya menunjukkan bahwa perahu-perahu itu tidak mungkin terbuat dari batangan lesung saja, tetapi mestinya terdiri dari beberapa susunan papan: Pada haluan dan buritan lambung perahu di panel 1.53 memang terdapat garis-garis yang sepertinya menandai adanya sela-sela antara papan (Gambar 16). Papan-papan itu kelihatan diteruskan sampai ke kedua ujung lambung tanpa adanya sebatang linggi⁵³ sebagai penahannya, sehingga mengingatkan akan cara menutup haluan dan buritan dengan kayu bercabang yang sudah kita temui pada pola dasar meninggikan perahu lesung. Di panel 1.53 juga tergambar berbagai penguat dalam lambung, suatu tanda jelas akan sebuah perahu yang terbuat dari beberapa urat papan (Gambar 17). Gading-gading dalam lambung itu sekaligus menjadi kerangka ‘kotak-kotak’ bagi pendayung, dan, seperti pada perahu-perahu bercadik lainnya yang terdapat di Candi Borobudur, menopang geladaknya.⁵⁴

Selain daripada yang terdapat pada panel 2.41, perahu-perahu itu dilengkapi dengan dua tiang yang berkaki dua yang dapat dimiringkan. Semua perahu itu (dan bahkan perahu lesung di panel 1.119) membawa tipe layar segi empat yang dipasang searah dengan haluan perahu; jenis layar yang sampai sekitar setengah abad silam terdapat di seluruh kawasan barat yang dihuni para penutur bahasa-bahasa Austronesia dan dikenali sebagai ‘layar *tanja*’. Tiang haluan menahan layar utama, dan selebar layar lebih kecil dipasang pada tiang di buritan. Perahu-perahu itu (dan juga perahu kecil di panel 1.115) menggunakan kemudi samping yang setipe dengan yang ditemukan pada baik temuan arkeologi maupun kendaraan laut masa kini (Gambar 18). Kombinasi layar segi-empat dan kemudi samping ini adalah pola propulsi utama⁵⁵ perahu-perahu KAT historis maupun resen.⁵⁶

Bila lambung perahu yang tergambar pada relief-relief Borobudur –berupa seperti kebanyakan kano bercadik yang dikenali dari lautan Asia Tenggara¹¹ (Petersen 2006: 54), daya apung katirnya saja tidak dapat menyeimbangi berbagai daya yang disebabkan layar dan tiangnya: Maket berskala yang dibuat Peterson dengan mengikuti ukuran tersebut –terbalik dalam baik kondisi berangin maupun teduh¹² (*ibid.*), dan Burningham (2005: 12) melaporkan bahwa sebuah replika berukuran penuh yang dibuat di Jepang –terbalik pada saat peluncurannya¹³. Berdasarkan kalkulasi daya apung katir yang –diasumsi terbuat dari bambu¹⁴ (Beale 2006: 26), Burningham (2003: unpg.) perkiraan bahwa:

⁵³ Lht. di bawah: Balok kayu berdiri pada haluan dan buritan perahu kayu.

⁵⁴ Soal adanya dan bentuk geladak pada perahu masa itu dibahas pada Liebner 2014: 236ff.

⁵⁵ Sebuah kendaraan laut hanya dapat digerakkan secara terarah bila ada layar dan kemudi (<<http://www.sycsa.org.uk/Microsoft%20Word%20-%20HowaSailworks.pdf>>).

⁵⁶ See, e.g., Hawkins 1982; Horridge 1981, 1986a. Paris (1843: Pl. 1) bahkan menggambarkan sebuah perahu Madagaskar yang dilengkapi dengan jenis layar ini.

Katir berukuran diameter 300mm⁵⁷ dengan daya apung sekitar 1,3 ton metrik diperlukan untuk [menyeimbangi] sebuah perahu bercadik yang sedikit lebih panjang daripada 14m. Suatu perahu yang demikian, dirancang dengan lambung panjang dan sempit, kemungkinan besar tidak memiliki kapasitas secukupnya untuk membawa jumlah penumpang [yang terdapat pada relief-relief Borobudur ...]. Alhasil, tidak mungkin membangun sebuah perahu bercadik [dengan ukuran yang lebih besar] yang memperoleh keseluruhan stabilitasnya dari katirnya saja. [...] Jika katirnya tidak dimaksudkan sebagai sumber keseimbangan utama maka lambungnya pun tidak akan berbentuk seperti kano bercadik, tetapi akan berlambung lebih lebar, stabil dan luas.

Bila tidak menjadi unsur stabilitas, perlu alasan lain atas adanya katir dan cadik. Burningham (*ibid.*) berargumentasi bahwa –seperti pada perahu *bouanga* asal Papua Niugini [...] katir itu bisa jadi tempat duduk pendayung yang menggerakkan perahu pada saat angin teduh dan dalam keadaan perang!; ia maupun Heide (1928: 351) berpendapat bahwa berbagai struktur tambahan di atas geladak –terutama ‘perisai bambu’ yang terpasang di haluan dan buritan⁵⁸ serta ‘sayap’ yang terbentang ke kiri-kanan haluannya– merupakan perlindungan bagi prajurit –kalau perang ingin dilancarkan di atas laut!. Alhasil, Burningham (2005: 10) menilaikan perahu-perahu itu sebagai

galai perang yang digunakan untuk mengantar bangsawan dan pemimpin agama, [...] dengan perlindungan pertahanan di haluan dan buritan, galeri tertutup bagi pengayuh dan katir yang kemungkinan berfungsi sebagai panggung bagi orang yang menggerakkan dayung serta penghalang bagi yang ingin menyerang perahu itu.

Memang, berdasarkan konteks naratifnya semua perahu bercadik selain dari yang digambarkan pada panel 1.108 adalah kendaraan diplomasi dan takdir⁵⁹ – dan memang, biar pun tidak memakai cadik, perahu-perahu perang dan perompak historis pun memperlihatkan cara propulsi serta struktur tambahan di atas lambung yang tidak jauhlah berbeda (Gambar 19). Adanya cadik dan katir serta haluan dan buritan yang meninggi mengingatkan Van Erp (1923: 19) akan perahu tipe *kora-kora* asal Kepulauan Maluku, sejenis perahu yang sampai abad ke-19 digunakan untuk tujuan yang sama.⁶⁰ Seperti pada perahu-perahu berukuran besar

⁵⁷ Diameter terbesar yang dilaporkan bagi *Dendrocalamus giganteus*, jenis bambu terbesar Asia Tenggara (<<http://www.guaduabamboo.com/dendrocalamus-giganteus.html>>, diakses 2013-01-07)

⁵⁸ Burningham (2005: 13) bahkan berargumentasi bahwa ‘perisai’ itu menghalangi pemandangan pengemudi ke depan dan, dengan itu, tak mungkin akan dipasang pada sebuah perahu dagang komersial; cf. Liebner 2014: 234f.

⁵⁹ Akan latar belakang naratif lht., msl., van Erp 1923 *passim.*; Miksic 1990: 88f, 129f.

⁶⁰ Deskripsi historis *kora-kora* dan aktivitasnya terdapat pada Valentijn 1724-26: II.1, 183ff; cf. Horridge 1978: 9ff.

di relief Candi Borobudur, cadik dan katir perahu *kora-kora* besar dengan jelas tidak sesuai dengan panjang lambung dan besar layarnya, tetapi digunakan sebagai tempat pendayung (Gambar 20); dan pada *kora-kora* berukuran sedang pun, di mana katirnya kelihatan dapat menyeimbangkan daya dorong layar, pendayung di atas cadiklah sepertinya menyediakan daya dorong utamanya (Gambar 21). Menurut Horridge (1978: 10), tipe perahu ini serta kendaraan laut sejenisnya yang pada abad ke-16 dan ke-17 ditemui pedagang dan pelaut Eropa antara Filipina, Maluku selatan dan Papua barat ini dengan jelas

berhubungan dengan perahu asal zaman terdahulu, sebagaimana [yang] tergambar pada Borobudur [..., suatu] desain kuno perahu bercadik yang ditinggikan yang teradaptasi dengan baik pada kondisi lokal pada 1500 M dan tetap bertahan sampai akhir abad ke-19.

Deskripsi mendetil tertua tentang cara membangun perahu sejenis *kora-kora* berasal dari tangan salah seorang Eropa itu:

Perahu-perahu mereka [orang Ternate] buat dengan cara ini: Di tengahnya perahu-perahu itu berbentuk telur dan pada kedua ujungnya meninggi ke atas, sehingga dapat berlayar ke depan maupun ke belakang. Perahu-perahu itu tidak dipaku atau didempul. Ketika lunas, gading-gading dan kayu depan dan belakang didirikan dengan benar, mereka memasangnya dengan tali *gamuto* pada lubang-lubang di tempat-tempat tertentu. Pada sisi dalam papan-papan mereka membiarkan berdiri kupingan atau pegangan; [papan dan gading-gading] diikat melalui [tual-tual] itu, sehingga tak ada yang terlihat dari luar. Untuk saling mengeratkan papan-papan, mereka buat pasak kayu pada ujung-ujungnya; dan pada papan lain mereka membor lubang-lubang berjarak teratur yang sesuai dengan pasak itu. (Galvão [Jacobs, pent., ed.] 1971 [c.1544]: 157)

Keterangan yang tak jauh berbeda terdapat dalam sepucuk naskah yang disusun oleh seorang ahli pembuat kapal Spanyol yang pada pertengahan pertama abad ke-17 mengamati pembangunan perahu tipe *karakoa* di Filipina selatan.⁶¹ ‘Tual-tual’ (yang menurut naskah tersebut di kawasan Visaya dan Mindanao dinamakan *tambuko*) itu dibuat dengan menyisihkan kayu secukupnya pada permukaan luar sebatang kayu gelondongan yang dibelah di tengahnya untuk menghasilkan dua lembar papan bagi masing-masing sisi kiri dan kanan lambung (Gambar 22); selain menjadi sandaran gading-gading, di antara *tambuko* itu dipasang beberapa batangan melintang, yang -kelihatan seperti anak-anak tangga (Scott 1982: 353) serta membagi ruang dalam lambung dalam beberapa kompartemen; cadiknya

⁶¹ Scott 1982.

diikatkan kepada balok melintang ini. Bila anggapan Horridge di atas benar, maka deskripsi ini dan yang serupa dapat melengkapi berbagai informasi atas pola pembangunan perahu-perahu bercadik yang terpahat di Candi Borobudur itu – serta menggambarkan dengan jelas pertaliannya dengan kendaraan laut Austronesia awal.⁶²

Kendati tidak dilengkapi dengan cadik, dua **temuan sisa perahu asal milenium pertama M** yang masih memperlihatkan (sebagian dari) konstruksinya serta beberapa bagian lambung asal masa itu menguatkan asumsi tersebut. Yang tertua ialah temuan fragmen lambung sebuah perahu dagang berukuran kecil abad ke-4⁶³ yang ditemukan di Pontian, Pahang, Malaysia Timur. Ketika ditemukan, masih tersisa –bagian dari empat lembar papan, tujuh batang gading-gading dan papan linggi buritan (Gibson-Hill 2009 [1952]: 144); meski diperkirakan sepenuhnya terbuat dari papan, perahu itu tidak dibangun di atas sebatang lunas, tapi disusun sekeliling selembur papan yang Gibson-Hill namakan *‘keel-plank’*, *‘papan lunas’*, karena –tidak menonjol di bawah lambung (Flecker 2002: 127⁶⁴). Papan-papannya, –semuanya kayu berat, dipotong dan dikerjakan dengan kasar (Gibson-Hill *op. cit.*), disambung dengan tali ijuk yang *‘dijahit’* pada sela papan sebelah dalam lambung serta dengan beberapa pasak kayu. Sebagaimana terlihat pada Gambar 23, di permukaan dalam papan itu dibiarkan serangkaian tonjolan *‘kupingan’* selebar papannya yang dipasang secara sejajar dan, ibarat *tambuku*, diperkirakan Gibson-Hill berfungsi sebagai dasar pengikat gading-gading. *Tambuku* yang terdapat di *‘papan lunas’* itu setengah bundar dan terbuka ke bawah seperti pegangan (cf. deskripsi Galvão di atas); yang di papan-papan tambahan berbentuk elipsoid dengan titik tertingginya di sisi atas papan dan perlihatkan dua lubang bersegi-empat yang agak besar. Kita jelaslah terkesan bahwa papan-papan itu dibuat dengan mengikuti pola yang terdapat pada Gambar 22.

Beberapa fragmen papan yang dikerjakan dengan lebih halus dilaporkan dari berbagai situs bertarikh abad ke-5 sampai ke-8 di wilayah Palembang. Pada sisi dalam semua fragmen papan itu terdapat *tambuku* bersegi-empat dan berlubang yang dibentuk dalam jarak teratur; papan-papan itu dipasang satu sama yang lain dengan baik mengikatnya maupun pemasakan (Gambar 24 dan 25). Fragmen papan yang ditemukan di Sambirejo⁶⁵ –kelihatannya berasal dari sekelas perahu ringan dan laju yang mungkin dapat dibandingkan dengan perahu *lancang* Melayu zaman modern (Manguin 1993b: 261); di situs ini terdapat

⁶² Lht. hlm. 5 pada makalah ini.

⁶³ Booth 1984: 203.

⁶⁴ Cf. Gibson-Hill *op. cit.* ck. 2; Liebner 2014: 227.

⁶⁵ Cf. Manguin 1989: 202ff; 1996a: 185f.

pula sebatang kemudi samping yang berdasarkan pola ukuran resen⁶⁶ mestinya digunakan oleh sebuah perahu yang panjangnya antara 16 dan 18m (Gambar 26). Beberapa dari –dua lusinanll fragmen papan asal situs Kolam Pinisi merupakan bagian dari –sebuah lambung besar dan kuat yang papan-papannya dieratkan dengan penjahitan dan gading-gadingnya dipasang dengan mengikatnya kepada tual-tual *tambukul* (Manguin 1996a: 185). Semua temuan ini⁶⁷ menunjukkan ciri-ciri khas suatu tradisi teknologi pembangunan perahu yang berdasarkan distribusi dan tarikhnya mestinya diasosiasikan dengan –pembuat perahu Austronesia [... dan] secara khususnya pelayaran Tama’dun Melayull (Manguin 2009b: 1, 4) milenium pertama M.

Teknologi pembangunan lambung ini dapat disaksikan dengan baik pada temuan sebuah perahu di Punjulharjo, Rembang, yang ditanggalkan melalui ¹⁴C pada 1290±40 TSS,⁶⁸ salah satu dari dua perahu asal milenium pertama M yang masih mempertahankan struktur koheren (Gambar 27). Kendaraan laut yang Manguin (2009b: 3-4) memperkirakan –panjang 17m, lebar 5,7m dan tinggi _di bawah geladak‘ 2,3mll itu sepertinya ditinggalkan pemiliknya; jenis-jenis kayu yang digunakan mengimplikasikan bahwa –perahu itu kemungkinan merupakan sebuah perahu dagang yang berasal dari wilayah luar Jawa (Agustijanto 2012: 38⁶⁹).

Seperti yang terlihat pada fragmen-fragmen asal daerah Palembang, urat-urat papan perahu Punjulharjo ini disambung satu sama yang lain dengan pasak kayu yang dimasukkan pada sisi atas/bawah papan maupun _jahitan‘ pada sisi dalam lambung. Seperti pada fragmen perahu asal Pontian, lubang-lubang untuk jahitan itu terletak sebelah kiri-kanan *tambuku* (Gambar 28). Lubang dalam _kupingan‘ itu yang digunakan sebagai tempat pengikat gading-gading. Guna makin mengeratkan papan-papan secara vertikal maka pengikat-pengikat terakhir ini pada umumnya melewati dua sampai tiga urat papan (Gambar 29); dalam lambungnya terdapat pula sisa beberapa penguat melintang dan memanjang. Sebagian kayu melintang itu diperkuat dengan kayu bercabang yang dipasang secara vertikal, suatu pola yang kemungkinan pernah membagi ruang dalam perahu itu ke dalam beberapa kompartemen. Perahu itu tidak memakai lunas bersegi-empat, tetapi, seperti perahu Pontian di atas, selembat _papan lunas‘; dan seperti yang terlihat pada perahu batangan yang ditinggikan, haluan dan buritan ditutup dengan kayu bercabang yang di sini sekaligus

⁶⁶ Liebner 1994: 76.

⁶⁷ Akan temuan-temuan serupa lht. Budi Wiyana 2010; Agustijanto 2012: 38; Sugeng 2010: 7-8; serta Manguin 2012a.

⁶⁸ Abbas 2009: 50; Manguin 2009a: Slide 66.

⁶⁹ Cf. Widyanto 2009.

menjadi ujung ‘papan lunas’ dan sandaran bagi dua urat papan pertama di sisi kiri-kanannya (Gambar 30).

‘Sayap haluan/buritan’ serupa juga dilaporkan dari fragmen-fragmen lambung yang terdapat di situs Paya Pasir, Sumatera Utara,⁷⁰ dan pada temuan perahu di Butuan, Mindanao,⁷¹ yang dua-duanya ditanggalkan pada abad ke-12/13. Pada temuan-temuan ini tidak lagi terlihat jahitan antar papan, tetapi –cara pengeratan papan memakai pasak kayu saja, [sementara] pengikat dengan tali hanya terdapat antara *tambuku* dan gading-gading; maka, Manguin (2009b: 6-7) berasumsi bahwa sampai awal milenium kedua M terjadi suatu peralihan dari –banyak jahitan dan sejumlah kecil pasak seperti pada temuan Pontian^{ll} ke –makin kurang jahitan dan lebih banyak pasak^{ll}, dan, akhirnya, pemakaian pasak saja sebagai penyambung antar papan. Pendapat ini didukung oleh temuan lambung perahu karam yang diberikan nama Nanhan/Cirebon: Pada kapal dagang yang tenggelam pada sekitar tahun 970 M di Laut Jawa ini tidak lagi didapatkan jahitan antar papan – dan sementara pada fragmen asal Pontian –lubang-lubang pasak kemungkinan besar dibakar dengan menggunakan sebatang besi panas^{ll} (Gibson-Hill 2009 [1952]: 144), semua lubang pasak antar papan pada perahu karam Nanhan/ Cirebon ini kelihatan dibuat dengan menggunakan –alat gurdi berkepala sekopan atau [...] sendok^{ll} berdiameter 27mm (Gambar 31), suatu hal yang mengindikasikan –suatu tingkat ketetapan, entah bukan standardisasi, peralatan yang mengherankan^{ll} (Liebner 2014: 254⁷²).

Ketika ditemukan, dari lambung perahu tersebut terakhir ini kurang-lebih 40% terkonservasi di bawah tumulus reruntuhan muatannya, sehingga mengijinkan berbagai observasi akan detil-detil konstruksinya.⁷³ Pengukuran beberapa fragmen papan yang diangkat dari situs bawah laut sedalam >50m ini mengindikasikan bahwa posisi pasak antara papan lambung ditentukan melalui suatu rentetan ketat yang mengambil permulaannya pada letak lubang pengikat gading-gading dalam *tambuku* (Gambar 32⁷⁴); bahwa tukang perahu lebih seribu tahun silam sadar atas posisi-posisi lubang pasak itu terlihat pada tanda-tanda letaknya yang mereka tinggalkan di atas permukaan dalam papan (Gambar 33). Posisi ‘di

⁷⁰ Manguin 1989a: 205f, 2009a: slide 37, 38.

⁷¹ Clark *et al.* 1993; Green *et al.* 1995; Stead dan Dizon 2011.

⁷² “Menariklah bahwa lubang berdiameter sama dilaporkan pula pada perahu karam Java Sea Wreck asal abad ke-13” (Liebner *op. cit.*).

⁷³ Ini dan informasi berikutnya yang tidak direferensikan lain, Liebner 2014: 245ff.

⁷⁴ Cf. Liebner 2014: 251ff dan App.3.2.ii. Mengikuti rentetan ini dengan ketat pada sambungan papan bahkan menyebabkan kelemahan struktural yang kemungkinan berandil pada tenggelamnya perahu ini (cf. Liebner 2012: Slides 65-72; 2014: 252f dan App.3.2.iii).

samping' *tambuku* yang pada contoh lambung dan berbagai fragmen papan dari abad-abad sebelumnya ditempati jahitan itu di sini diganti dengan pasak yang 'dikunci' dengan sebatang pasak kecil-pendek yang dipasangkan secara bersudut-siku terhadap permukaan papan: Bagi para pengrajin perahu milenium pertama M integritas sambungan pada titik ini perlu dijaga secara khusus.⁷⁵ Penyusunan keseluruhan papan lambung mengikuti suatu pola simetris yang mengambil titik tengahnya pada letak *tambuku* (dan, dengan ini, gading-gading yang diikat kepadanya) ke-13 dari baik haluan dan buritan; semua sambungan horisontal papan seurat terdapat pada posisi deretan *tambuku* ke-6/7 dan ke-9/10/(11) ke depan/belakang titik tengah itu (Gambar 34). 'Susunan sambungan' yang terkonsentrasi di bagian lambung tertentu terdapat juga pada temuan perahu Butuan 2 asal abad ke-13, dan Clark *et.al.* (1993: 149-50) berasumsi bahwa di situ terjadi -suatu perubahan lekas pada bentuk lambung|| yang tidak dapat diakomodir dengan meneruskan -urat-urat papan biasa [...] sehingga diperlukan papan yang lengkungannya lebih radikal. Lambung perahu Nanhan/Cirebon terbuat dari papan tebal yang tak mungkin dibengkok-kan begitu saja - maka, ke haluan/buritan dipasangkan papan pendek yang masih dapat mengikuti pola lengkungan yang diperlukan bila dibentuk dari setengah batang kayu bulat. Demi mengha-silkan perimeter tampang lintang lambung ke haluan dan buritan⁷⁶ yang semakin kecil itu maka pada titik gading-gading C2 setiap urat papan kedua tidak diteruskan ke haluan (Gambar 35).

Secara keseluruhan, lambung perahu Nanhan/Cirebon terdiri dari tiga jenis papan: Sampai urat ke-IX papan-papannya terbuat dari batangan kayu tebal yang pada sisi atas dan bawahnya sebelah dalam diberikan sponing untuk ditempati lubang pengikat horisontal gading-gading; pada urat ke-10 dan ke-12 di sebelah dalam papan dibentuk *tambuku* yang disambungkan satu sama yang lain dengan sebuah tonjolan yang dibiarkan tetap berdiri pada tengah papan dan kemungkinan besar berhubungan dengan adanya penguat memanjang dalam lambung; sisanya terdiri dari papan dengan *tambuku* 'biasa' (Gambar 36). Pengamatan posisi *tambuku*/gading-gading pada paruhan depan lambung menunjukkan bahwa semua jarak di antaranya bisa diekspresikan dengan berbagai divisor jarak antara titik tengahnya dan posisi *tambuku*/gading-gading pertama dari haluan dan/atau titik tengah itu dan ujung depan

⁷⁵ Unger (1994: 123f) berargumentasi bahwa bila "mengingat biaya tinggi kesalahan" terhadap investasinya dalam proyek pembangunan sebuah kendaraan laut, maka pengrajinnya cenderung mempertahankan solusi yang terbukti efektif. Adanya beberapa fragmen papan asal abad-abad sebelumnya yang selain daripada di 'samping' *tambuku* dieratkan dengan pasak kayu dapat menggarisbawahi argumen ini.

⁷⁶ Sebagaimana terlihat pada Gambar 34, sisa bagian buritan lambung tidak cukup untuk mengamatinya.

sayap haluan; suatu pola yang mirip sepertinya terdapat pula pada titik-titik *tambuku/gading-gading* bagian buritannya yang masih dapat direkonstruksi (Gambar 37). Hal ini menandai adanya sebuah *blueprint* bentuk lambung yang ditentukan pembuatnya paling lambat pada saat lunasnya diletakkan: Karena tak mungkin lagi melubangi sisi kiri-kanan sponing *tambuku* pada lunas setelah urat papan pertama dipasang kepadanya, maka lubang-lubang dalam *tambuku* yang digunakan untuk mengikat gading-gadingnya mestinya dibuat sebelumnya. Pilihan berbagai ‘jarak dasar’ yang dapat menghasilkan titik-titik *tambuku/gading-gading* pada haluan dan buritan mengimplikasikan bahwa sang tukang berusaha ‘membentuk’ sebuah kurva lengkung lambung yang lebih runcing ke arah haluan dan lebih bundar di bagian buritan: Ke haluan ia ‘menambah’ sebidang sepanjang $1/6$ dari ‘jarak dasar’ L_1 pada Gambar 38; ke arah belakang, titik tengahnya diambil dari jarak dasar L_2 , panjang keseluruhan antara ujung sayap haluan dan titik tengah lunas, sehingga ‘memindahkan’ titik tersebut ke arah belakang; karena panjang keseluruhan perahu terikat pada panjangnya lunas maka dengan ini panjangnya bagian paling buritan dikurangi, sehingga lengkungan papan di bagian itu mestinya –lebih radikal daripada yang terdapat di haluan.⁷⁷

Pengamatan di atas ini dengan jelas menggarisbawahi argumen Pomey bahwa –semua elemen [sebuah lambung perahu], dari yang besar sampai ke yang paling kecil, bertalian dengan erat, dan hanya memperlihatkan peran sebenarnya dalam hubungannya pada keseluruhan struktur itu yang saya sebutkan atas. Pola penentuan bentuk melalui pembagian beberapa ukuran inti ini tidak jauh dari –hubungan geometris dan proporsional yang digunakan di Italia abad ke-15 untuk –mengeksktrapolasi dari beberapa ukuran dasar semua kurva yang diperlukan untuk membangun sebuah lambung perahu (Dotson 1994: 162-3) – hanya saja, rancang bangun perahu Nahan/Cirebon yang menaut-kan semua langkah dari penempatan pasak sampai reka bentuk lambung ini sudah biasa digunakan pada setengah milenium sebelum catatan pertama tentang sistem pembuatan perahu Eropa tersebut itu diterbitkan. Sebagaimana diasumsikan oleh Manguin, muatan dan jalur pelayaran perahu ini serta latar-belakang politik di Nusantara masa itu menghubungkannya dengan yang hanya segelintir abad sesudahnya dikenali sebagai Dunia Melayu – dan standardisasi peralatan yang digunakan untuk membuatnya menjadi salah satu tanda akan adanya organisasi sosio-politik yang mampu –menyedia-kan kesanggupan finansial, sumber daya manusia serta kapasitas berorganisasi yang mencukupi untuk membangun kendaraan laut yang besar (Manguin

⁷⁷ Cf. Liebner 2014: 250f dan 256ff

1989a: 212), upaya ‘paling kompleks yang dilaksanakan manusia secara rutin sebelum masa Revolusi Industri’, di Nusantara abad ke-10.

Catatan tertulis akan perahu-perahu asal KAT yang tertua ialah, kemungkinan besar, *κολανδιόπηοντα kolandio(phonta)*⁷⁸, kapal-kapal –sangat besar yang berlayar ke Chrysell⁷⁹ yang disebutkan dalam *Periplus Lautan Erythraea* asal awal abad ke-2 M.⁸⁰ Beberapa pengamat menghu-bungkan kendaraan laut ini dengan *-K’un-lun bo*,^[81] perahu laut lepas besar [... milik] orang asing, yang banyak di antaranya berasal dari Asia Tenggara (Manguin 1980: 275-6⁸²) yang sejak abad ke-3 M mulai disebutkan dalam sumber-sumber Cina. Hoogervorst (2012: 192) berpendapat bahwa –terdapat pembuktian kurang sekali atas kunjungan pelaut Cina ke India pada masa *Periplus* itu dikarang, [sehingga] suatu etimologi Cina atas kata *kolandia* itu agaknya tidak mungkin; Christie (1957: 346-7), sebaliknya, berargumentasi bahwa rekonstruksi perkataan yang menggambarkan perahu-perahu asal Asia Tenggara dalam sepucuk naskah Cina asal abad ke-6, **kuən-luən-tân*, –bila dilihat sebagai padanan dalam Bahasa Cina akan suatu kata dalam Bahasa Yunani yang dua-duanya menggambarkan sebutir kata Asia Tenggara agaknya dapat diterima.

Dari mana pun asalnya, baik *kolandiophonta* dan *kunlun bo* adalah kendaraan laut yang besar. Sepucuk naskah Cina asal abad ke-3 M menerangkan:

Orang-orang asing menamakan kapal [dengan kata] *bo*. Yang terbesar berukuran panjang 20 *zhang* atau lebih, dan tinggi dua atau tiga *zhang* di atas garis air. Bila dilihat dari atas kapal-kapal itu serupa galeri-galeri yang diatapi. Kapal-kapal itu membawa enam sampai tujuh ratus orang dan muatan sebanyak 10.000 *hu*. (*Taiping Yulan*, 769, mengutip Wan Chen; terjemahan Christie [1957: 347])

Ukuran tersebut diperkirakan –mengindikasikan sebuah kendaraan laut berukuran panjang keseluruhan 170 kaki [50m] (Christie *ibid.*) yang dapat memuat –c. 600 ton metrik [t] (Manguin 1993b: 262). Bila pengamat Cina abad ke-3 itu melebih-lebihkan apa yang ia

⁷⁸ Sebagaimana disebutkan Hoogervorst (2012: 192), “kelihatannya suatu korupsi” kata dasar *kolandia*. Diskusi berbagai interpretasi kata itu terdapat di Christie 1957: 345-6.

⁷⁹ Seksi 60, terjemahan Schoff (1912: 46); Chryse adalah sebutan Yunani Mezir akan Semenanjung Malaya dan pulau-pulau terdekatnya. Huntingford (1980: 54) menterjemahkan, “kapal-kapal yang menyeberang ke Khrusē [...] dinamakan Kolandiophōnta dan adalah yang terbesar” di antara jenis-jenis kendaraan laut yang disebutkan dalam seksi itu.

⁸⁰ Diskusi penanggalan *Periplus* ini terdapat dalam, msl., Dihle 1965: 9ff; Huntingford 1980: 8-12.

⁸¹ Saya di sini akan menggunakan sistem transkripsi Pinyin.

⁸² Cf. anggapan Miksic (1990: 19) bahwa saudagar Yunani di India “terkesan oleh kapal besar bukan India ini”, dan pendapatnya “tanpa ragu-ragu” bahwa kendaraan laut ini diawaki oleh “orang Indonesia yang berlayar dari pelabuhan di Jawa dan Sumatera”. Bagaimanapun, dalam seksi 60 *Periplus* ini disebutkan bahwa *kolandiophonta* itu berlayar pula ke kawasan sungai Ganges.

lihat dengan menggan-dakannya,⁸³ ukuran-ukuran itu tak jauh dari panjangnya perahu Nanhan/Cirebon – atau jumlah penumpang dan pelaut – lebih daripada 200 orang⁸⁴ yang menurut peziarah Cina terdapat di atas perahu-perahu asal KAT yang pada milenium pertama terbiasa berlayar ke dan dari India.⁸⁴

–Galeri-galeri yang diatapi yang terdapat di atas kendaraan laut itu jelas mengingatkan akan struktur-struktur atas lambung pada perahu-perahu yang digambarkan di Candi Borobudur; akan tetapi, sumber-sumber Tiongkok ini tidak menyebutkan adanya cadik dan katir: –Sudah hal pasti bahwa [...] perlengkapan yang eksotis seperti itu [...] akan menarik perhatian saksi mata Cina itu (Manguin 1993b: 263). Sebagaimana didiskusikan di atas, keseimbangan daya apung dan berat katir membatasi penggunaan efektif cadik bambu pada perahu batangan yang ditinggikan pada ukuran –sekitar 10m panjang⁸⁵ (Burningham 2005: 11); maka, perahu-perahu berukuran besar dan bertiang banyak⁸⁵ milik para *Kunlun*, sebangsa orang yang sejak sekurang-kurangnya abad ke-7 diasosiasikan dengan penutur bahasa yang digunakan di Sumatera Selatan,⁸⁶ semestinya berlambung tunggal dan, seperti perahu Nanhan/Cirebon, terbuat dari urat papan. Sumber-sumber Cina mengindikasikan bahwa pada akhir milenium pertama M perahu-perahu asal KAT barat (dan, dengan ini, para pembuatnya, pelaut yang melayarkannya dan saudagar yang mengatur perdagangannya!) itulah menguasai sebagian besar lalu-lintas barang di sepanjang Laut Cina Selatan – tetapi bagaimana pun, terhadap jumlah penduduk Asia Tenggara dan Timur dan volume permintaan pasar pada masa itu maka arus pertukaran barang ini sudah bisa terlayani oleh paling banyak setengah lusin kendaraan laut seukuran perahu Nanhan/Cirebon.⁸⁷ Hal ini dengan jelas menggarisbawahi pentingnya peran para pengrajin perahu, pelaut dan pedagang itu dalam ekonomi dan politik sezamannya.⁸⁸

Sebagaimana disebutkan pada pembukaan makalah ini, hampir tidak ada keterangan akan detail konstruksi perahu-perahu itu dalam sedikit sumber tertulis asal satu-setengah milenium pertama M. Salah satu pengamat Cina pada awal abad ke-9 menyebutkan bahwa perahu asal laut selatan dibuat –dengan mengikat papannya [...] dengan] tali yang terbuat dari sabut [...]

⁸³ Cf. Liebner 2014: 69: Melebih-lebihkan sepertinya adalah suatu ciri baik pengamat Cina maupun Timur Tengah.

⁸⁴ Di sini, Faxian, 412 M; 2010 [1886]: 111, 113.

⁸⁵ Lht., msl., Manguin 1997b: 262; Wang Gungwu 1958: 38.

⁸⁶ I-Tsing 2007 [1896]: xli, l, 11-2; cf., e.g., Robson 1998: 229.

⁸⁷ Lht., msl., Wang Gungwu 1958: 81: Pada pertengahan kedua abad ke-8, ‘lebih daripada empat puluh kapal’ besar-kecil yang pada setahun (!) mendatangi Guangzhou, bandar utama Cina pada zaman Tang, dianggap sebagai sukses luar biasa pada pihak administrasi pelabuhannya.

⁸⁸ Atas argumen-argumen ini lht. Liebner 2014: 72ff, 304ff serta sumber-sumber yang disebutkan di situ.

tanpa menggunakan baik paku maupun penyepit dari besil (Huai Lin, 817; terjemahan Christie 1957: 350) – akan tetapi, deskripsi ini juga bisa menggambarkan perahu asal India dan Timur Tengah yang keseluruhan bagian lambungnya disambung dengan ‘jahitan’ tali.⁸⁹ Namun, sumber-sumber itu sependapat atas besarnya perahu-perahu itu: Huai Lin membayangkan bahwa *kunlun bo* itu dapat membawa –1000 orang beserta dagangannya (Christie 1957: 349); pada abad ke-12, Zhou Qufei (1977: 103) melihat perahu –sebesar rumah raksasa, dengan layar yang mengingat akan awan yang tergantung dari langit [dan] kemudi yang panjang sekian banyak depa, [yang] membawa beberapa ratus orang serta bekal untuk setahun; tahun 1322 seorang biarawan asal Italia, Odoric de Pordenone, menyaksikan –sekiranya 700 orang, apa pelaut apa pedagang di atas sebuah perahu tipe *zunc[um]* (Yule [ed.] 1866: II, 131, 293).

Kendaraan laut terakhir ini pun ditemui pelayar dan tentara asal Portuges yang pada awal abad ke-16 mulai mendatangi KAT. Beginilah, misalnya, penggambaran sebuah perahu asal Sumatera yang ditemui armada Afonso Albuquerque pada pelayarannya menuju ke Malaka pada tahun 1511:

Menyadari bahwa *junc[o]* itu ingin melawan, Gubernur [Albuquerque] mendekatinya dengan seluruh armadanya. Galei-galei mulai menembaknya, tetapi ini sama sekali tidak mempengaruhinya, dan perahu itu terus berlayar [...]. Kapal-kapal Portuges kemudian menembaki tiang-tiangnya, [...] dan perahu itu menurunkan layar-layarnya. Karena jung itu sangat tinggi [...] orang-orang kami tidak berani naik ke atasnya dan tembakan kami sama sekali tidak melukainya sebab [lambung perahu itu] terbuat dari empat lapisan papan, dan meriam terbesar kami tidak mampu menembus lebih daripada dua lapisan. [...] Menyadari hal itu Gubernur memerintahkan kapalnya untuk berlayar ke sampingnya. Kapal itu adalah *Frol de Mar*, yang geladak buritannya paling tinggi. Ketika mendekati jung itu maka geladak buritannya [*Frol de Mar*] hampir tak sampai tingginya geladak tengahnya [perahu itu]. [...] Setelah bertempur dua hari dan malam] Gubernur memutuskan untuk menarik lepas kedua kemudi yang terdapat di samping luarnya [...] sehingga perahu itu menyerah.⁹⁰

Junc[o] –atau *zunc[um]*⁹¹– menandai –kata *jong* dalam bahasa Malayu dan Jawall (Manguin 1993d: 198), suatu kata yang baru seabad setelahnya mulai digunakan untuk menamakan tipe kapal Cina *jung* atau *junk*.⁹² Suatu deskripsi asal tahun 1582

⁸⁹ Cf. Liebner 2014: 222f dan sumber-sumber yang disebutkan di situ.

⁹⁰ Manguin 1980:267, mengutip Corriera 1858: *Lendas da India* II, 1, 216-18.

⁹¹ Akhiran /o/ dan /um/ merupakan marker kasus dalam Bahasa Portuges dan Latin.

⁹² Cf. Hoogervorst 2012: 199f.

menggambarkan dengan jelas bahwa cara pembuatan *jong-jong* ini mengikuti berbagai ciri yang sudah seribu tahun sebelumnya menandai tradisi pembangunan kendaraan laut Nusantara:

Di seluruh Pulau Jawa perahu yang biasa digunakan adalah *juncos*; terdapat beberapa yang amat besar, seperti *nao* [setipe perahu Portuges] yang sangat besar. *Jong-jong* itu tidak dipaku [dengan paku besi] tetapi [dibangun] dengan pasak kayu yang dimasukkan di antara papan-papannya, sehingga tak terlihat dari luar; sebab ketika dipasang, papan-papan dilubangi dengan bor dan pasak itu dimasukkan sehingga tinggal di dalam papan-papan itu. *Jong-jong* itu bertiang dua selain tiang belakangnya [... dan] memakai tiga kemudi, satu di setiap sisinya dan satu di tengah. Tidak ada apa pun yang terbuat dari besi pada *jong-jong* itu.⁹³

Selain beberapa sifat dasar perahu-perahu Nusantara yang sudah kita temui di atas, kedua kutipan ini menguraikan juga dua ciri yang tidak terdapat pada kendaraan laut asal milenium pertama M, yaitu adanya –tiga kemudi dan lambung yang terbuat dari beberapa lapisan papan. Kemudi ketiganya itu sepertinya melengkapi kedua kemudi samping yang sudah di atas kita temui sebagai alat pengendali perahu khas Nusantara. Adanya sejenis kemudi serupa terdapat juga dalam deskripsi sebuah –*parahu* Malaka yang disebutkan dalam naskah *Perjalanan Bujangga Manik* [BM], hikayat berkelananya seorang pertapa Hindu asal daerah Jawa Barat yang –kemungkinan besar– pada akhir abad ke-15 melanglang antara Pulau Jawa dan Bali: –*Mibabahon* bambu *gombong*/bertiang bambu *nyowana*/berkemudi dengan kemudi Keling (BM: 105-7⁹⁴). Kemungkinan besar ‘kemudi asal Keling di India’ itu menandai adanya daun kemudi tunggal yang dipasang di –di tengah buritan lambung perahu, suatu teknologi perkapalan yang pada awal masa Masehi mulai digunakan di Cina dan menyebar ke Samudra Hindia dan Eropa pada abad ke-10 sampai abad ke-12.⁹⁵

Deskripsi perahu ini⁹⁶ mestinya tidak kita anggap sebagai suatu uraian atas bentuk nyatanya: Kendaraan laut yang dinaiki Bujangga Malik ketika ingin menyeberang ke Pulau Bali pun dilukiskan dengan perkataan yang serupa,⁹⁷ sehingga pemerian itu sepertinya

⁹³ Nicolau Perreira, ‘Lista e moedas, pesos [...] do Oriente’, dikutip dalam Manguin 1980: 267-8.

⁹⁴ Terjemahan ini dan yang berikutnya didasarkan atas Noorduynd and Teeuw 2006, Lukmantara 2014, Sangkala 2011 dan Setiawan 2010.

⁹⁵ Agius 2008: 203ff; Needham 1970b [1960]; Needham, Wang dan Lu 1970: 627ff.

⁹⁶ Naskah itu meneruskan: “... direkatkan dengan tali dari rotan *muka* / dipadukan dengan rotan *omas* / dan dicampur rotan *walatung* / tiang utamanya terbuat dari kayu laka / terang gemerlap, diwarnai merah (?) / berkilau, diwarnai merah tua” (BM: 108-14).

⁹⁷ BM: 898-916.

merupakan suatu klise narasi saja yang menggambarkan bentuk umum sebuah perahu.⁹⁸ Akan tetapi, ada satu hal tentang bentuk perahu-perahu masanya yang dapat disimpulkan dari deskripsi-deskripsi ini: Kata *pembahon* (yang dalam BM dilafalkan *-babahon*) dan *penggiling* (*—mipanggiling haur kuning* – *—panggiling* dari bambu kuning⁹⁹ pada perahu yang dinaiki Bujangga Malik ke Bali itu [BM: 904]) menandai sang-gamara (*—bom atas*) dan bom (bawah) pada layar bersegi-empat jenis *tanja* dalam Bahasa Sunda modern.⁹⁹ Sebagaimana disebutkan di atas, jenis layar yang terdapat pada sebagian besar dari fresko perahu di dinding-dinding Candi Borobudur ini digambarkan pula sebagai layar khas kawasan KAT dalam sumber Cina, Arab dan Eropa. Sampai beberapa dekade silam berbagai versi jenis layar itu masih ditemui pada perahu-perahu nelayan di seantero Nusantara.¹⁰⁰

Perahu paling besar yang disebutkan dalam naskah ini adalah sebuah *—jong tutup* (BM: 1020) yang mengantar Bujangga Manik kembali dari Bali ke Pulau Jawa: Panjangnya 25 depa, lebih daripada 40m,¹⁰¹ dan lebarnya delapan depa, yaitu antara 12 sampai 15m; sarat dengan *—banyak muatan* (BM: 1001), perahu itu bertujuan Palembang dan Pariaman di Sumatera. Di sini kata *—jong* dengan jelas tidak menandai sebuah perahu asal Cina – awaknya berasal dari berbagai daerah Nusantara, dan nakhodanya disebut *puhawang*, suatu gelar Melayu Kuna untuk seorang *—nakhoda kapal komersial* (de Casparis 1956: 209 fn. 10) yang sudah terdapat dalam prasasti Sumatera dan Jawa abad ke-7.¹⁰²

Belum ada satu pun temuan bawah air asal **pertengahan milenium kedua M** yang dapat dihubungkan dengan perahu KAT berukuran besar itu, sehingga rupa dan cara membuatnya tak dapat dipastikan. Memang telah didapatkan reruntuhan lambung perahu berukuran s/d 30m panjang yang terdiri dari beberapa lapisan papan; namun sementara papan-papan perahu-perahu itu pada umumnya disambung dengan menggunakan pasak kayu yang terpasang pada sisi atas dan bawahnya, tak terlihat adanya *tambuku*, dan dalam lambung sekian banyak dari kendaraan laut itu terdapat sekat kayu yang dipasang kepada papan lambung dan/atau gading-gading dengan paku besi.¹⁰³ Kedua sifat konstruksi terakhir ini ditemukan juga pada tradisi pembuatan kapal Tionghoa, di mana sekat-sekat yang serupa

⁹⁸ Cf. deskripsi perahu-perahu dalam berbagai episode La Galigo yang didiskusikan dalam Liebner 2003.

⁹⁹ Palm 1962: 263; Wangania 1980/81: 74.

¹⁰⁰ Liebner 1996: 85f, 2014: 234f dan sumber yang disebutkan di situ.

¹⁰¹ 'Satu depa rentangannya mencapai 1,6 hingga 2 meter' (<<http://www.bimbingan.org/konversi-panjang-1-depa-ke-meter.htm>>, diakses pada 2015-04-24).

¹⁰² Atas status dan peran seorang *puhawang* lht. Liebner 2014: 74ff dan 310-1 serta sumber-sumber yang disebut di situ.

¹⁰³ Flecker 2007: 76, Tabel 1; Green 1997b: *passim*.

membagi ruang dalam lambung ke dalam beberapa kompartemen serta menjadi penguat internal strukturnya¹⁰⁴ – penggunaan pasak dan adanya beberapa lapisan papan, sebaliknya, tidak terdapat di Cina. Flecker (2007: 81-2) berargumentasi bahwa teknologi yang dinamakan ‘Tradisi Laut Cina Selatan’ ini berkembang seiring dengan larangan pelayaran antar-negara yang dideklarasikan oleh pemerintahan awal dinasti Ming pada akhir abad ke-14 dan meningkatnya ekspor keramik dari berbagai sentra produksi di Thailand. Kendati –tidak diragukan bahwa pembuat kapal asal Cina berperan dalam desain perahu Tradisi Laut Cina Selatan ini, pemasangan papan dengan pasak dengan jelas merupakan suatu teknologi indigen kawasan KAT; alhasil, Flecker (*ibid.*) berpendapat bahwa pada cara pembuatan perahu ini pengrajin –Asia Tenggara menggabungkan berbagai keistimewaan desain Cina, dan bukan sebaliknya. Bahkan kemungkinan lahirnya teknologi ini terjadi dua abad sebelumnya: Pada syair *Kidung Sunda* diceritakan bahwa utusan kerajaan Sunda yang mengantar calon isteri Hayam Wuruk ke Majapahit menaiki –sebuah *jong sasana*, seperti yang dibuat di negeri Tartar dan mulai ditiru sejak perang Raja Wijaya dan jatuhnya Kediri (Berg 1927: 77); perang yang dimaksudkan ini ialah serangan tentara Cina-Mongol atas Jawa pada tahun 1293. Reid (1992: 181f) berspekulasi bahwa kedatangan armada Cina dan, kemungkinan, tawanan perang yang tertinggal –sangatlah bisa menjadi unsur pemasukan teknologi dan sumber daya manusia Cina di Jawa, yang kemungkinan menyebabkan bangkitnya tipe kapal hibrid itu.¹⁰⁵

Bagaimana pun asalnya cara pembuatan lambung ini, adanya baik beberapa pola berbeda dalam konstruksi tipe perahu Tradisi Laut Cina Selatan maupun keberlangsungan teknologi penguatan lambung dengan *tambuku* dan gading-gading yang diikat kepadanya sampai beberapa dekade silam di Nusantara Timur¹⁰⁶ menandai bahwa –tidaklah semua tukang perahu Asia Tenggara mengikuti perubahan teknologi ini –secara ketat-linear, dengan pola yang tetap sama atau pada waktu yang sama (Manguin 2009b: 7). Pada sisi lain, keberagaman itu pun mengindikasikan bahwa pengetahuan akan cara pembuatan perahu (dan, dengan itu, penguasaan perdagangan maritim!) yang di kawasan KAT pertengahan kedua milenium pertama M kelihatannya berada dalam tangan sekelompok orang Nusantara

¹⁰⁴ Teknologi ini berbeda secara mendasar dengan tradisi arsitektur perkapalan Eropa dan Asia lainnya yang menggunakan kerangka gading-gading sebagai penguat lambung; cf., Msl., Green 1996, 2001; Kimura 2010.

¹⁰⁵ Cf. Manguin 2010: 344f.

¹⁰⁶ Msl., Barnes 1985; Horridge 1982.

saja, pada milenium kedua beralih kepada makin banyak pelaku.¹⁰⁷

Cara memuat kapal –yang melayari Lautan Selatan‖ pada akhir abad ke-11 digambarkan demikianlah dalam sumber Cina:

Kapal samudra lebar dan tinggi beberapa puluh *zhang*. Para saudagar membagi ruang (lambung) melalui pengundian dan menyimpan barang dagangannya di dalamnya. (Setiap) orang diberikan (ruang yang berpanjang) beberapa kaki untuk menyimpan barang-barang itu dan pada waktu malam tidur di atasnya.¹⁰⁸

Deskripsi ini menandai adanya beberapa kompartemen vertikal dalam ruang muatan yang sepertinya berhubungan dengan adanya penyekatan lambung kendaraan laut ini. Di atas sudah saya sebutkan adanya kayu melintang yang membagi lambung perahu Filipina abad ke-17 ke dalam beberapa divisi;¹⁰⁹ sejumlah maket perahu¹¹⁰ dan rekaman etnografis¹¹¹ pun menggambarkan lambung perahu KAT yang terdiri atas beberapa ‘ruas’ yang dibentukkan oleh batangan-batangan kayu yang dipasang secara horisontal antara papan-papannya. Batangan memalang ini memang perlu untuk menjaga integritas lambung: Susunan balok-balok kayu yang diikat kepada *tambuku* terdapat juga dalam perahu Punjulharjo dan Nanhan/Cirebon¹¹² serta, kemungkinan, pernah membagi ruang muatan pada perahu karam Laut Jawa asal abad ke-13¹¹³ – maka, pembagian lambung dalam beberapa kompartemen bukanlah suatu hal asing bagi pengrajin perahu KAT, sehingga berlangkah dari susunan balok melintang ke pemasangan sekat utuh bukanlah suatu hal yang rumit.

Sejalan dengan deskripsi Cina abad ke-11 di atas, *Undang-Undang Laut Malaka* asal abad ke-15 menyebut berbagai aturan membagi *petak*, ‘ruangan muatan dalam lambung’, yang dapat disewa oleh *-kiwi* yang banyak‖, para saudagar yang ikut pada sebuah pelayaran *jong*, dan/atau digunakan oleh nakhoda dan awak-awak perahu.¹¹⁴ Aturan-aturan yang demikian mengindikasikan bahwa usaha dagang masa itu melibatkan banyak orang dan pihak,¹¹⁵ sehingga adanya –sejumlah besar pedagang, kesibukan di atas kapal dan di

¹⁰⁷ Cf. Manguin 1993c: 199ff, 2010.

¹⁰⁸ *Pingzhou ketan*, terjemahan Hirth dan Rockhill (Zhao Rugua 1911: 31). Cf. Alimov 2010: 33; Heng 2008: 14.

¹⁰⁹ Hlm.12 pada makalah ini.

¹¹⁰ Msl., Horridge 1978: 20f.

¹¹¹ Msl., Barnes 1996: 226; Liebner 1993: 30.

¹¹² Cf. Liebner 2014: 275f.

¹¹³ Flecker 2003: 139-40.

¹¹⁴ Lht. §10 dalam undang-undang yang dipublikasikan oleh Winstedt dan De Jong 1956; cf. Raffles 1818: 139. Liebner 2014: 75ff mendiskusikan aspek-aspek penerapan aturan ini.

¹¹⁵ Lht., msl., Meilink-Roelofs 1962: 47f.

pelabuhan, pelayaran perniagaan yang diikuti ratusan saudagarl (Van Leur 1967 [1955]: 66) menjadi suatu motif umum dalam berbagai deskripsi perdagangan laut Asia pada zaman modern awal. Bagi pengamatnya, sering agak susah membedakan penumpang, saudagar dan awak perahu – seiring dengan aturan pembagian *petak* dalam *Undang-Undang Laut Malaka*, di atas perahu dan kapal jarak jauh yang disaksikan orang-orang Eropa, –nakhoda dan awak pun berdagang atas rekeningnya masing-masing, di samping mengangkut orang lain dan barang daganganl (Van Leur 1967 [1955]: 67). Sistem perniagaan partikelir dan berskala kecil ini dinamakan *pedlar trade*, ‘perdagangan penjaja’, dan dianggap sebagai salah satu pilar ekonomi Asia sebelum kedatangan kompeni-kompeni dagang Eropa.¹¹⁶ Adanya sekat (atau balok melintang atau konstruksi sejenisnya¹¹⁷) yang membagi ruangan muatan dengan ini bukan hanya menjadi salah satu penguat struktural lambung, tetapi juga memenuhi tuntutan ragam perdagangan.

Adanya tipe-tipe **perahu yang menyatukan berbagai ciri dari dalam dan luar wilayah KAT** ini dilukiskan dalam dua gambar yang terdapat dalam deskripsi Malaka yang dikarang Emanuel de Eredia, seorang keturunan Portuges yang lahir di kota itu, pada awal abad ke-17 (Gambar 39). Kedua perahu itu menggunakan kemudi samping, dan dengan ini mestinya digolongkan sebagai perahu Nusantara; akan tetapi, layar-layarnya –dilintangi batangan bambu pada jarak-jarak tertentu, sehingga mereka [para pelayarnya] dapat melipat dan mengumpul layar itu dengan cepat bila angin ribut datangl (Eredia 1930 [1613]: 37), suatu sifat khas layar tipe *batten-lug* asal Cina.¹¹⁸ Penggunaan layar tipe Cina ini terdapat pula pada sekian banyak tipe perahu Melayu abad ke-19 dan ke-20.¹¹⁹ Tali-temalnya terbuat dari –tali *rottas*l, –tumbuhan panjang-tipis [...] setebal batang tebul (*ibid.*: 36), yaitu, seperti disebut Bujangga Manik, batangan rotan. Bentuk lambung perahu tipe *lancara* dengan jelas mengingatkan akan –perahu [yang dibuat dari] kayu jati nan diukir / bagian atasnya berbentuk naga / melengkung bak jari seorang penari ke kemudinya^l yang dinaiki Bujangga Manik ke Bali (BM: 898-9); perahu *junco China* adalah suatu

kapal besar [...] yang serupa dengan kapal *karak* [sejenis kapal Portuges] niaga yang berlayar melintasi samudera dan lautan Mangic atau Teluk Besar [Laut Cina Selatan]

¹¹⁶ Cf., msl., Ewers 1988; van Leur 1967 [1955]: *passim.*; tetapi lht. juga Meilink-Roelofs 1962 yang menolak asumsi ini; dan Liebner 2014: 74ff, 301ff.

¹¹⁷ Didiskusikan dalam Liebner 2014: 229ff dan 261f.

¹¹⁸ Lht., msl., Needham, Wang dan Lu 1970: 588ff; Wieg 1990.

¹¹⁹ Gibson-Hill 2009 [1949]; Warrington-Smyth 1902.

dan berlayar ke India [...] sehingga menggambarkan bahwa dahulu pesisir timur Teluk Bengal [...] sering dilayari oleh orang Melayu dan orang Jawa Besar dan Jawa Kecil [Pulau Jawa dan Pulau Sumatera]: Karena kedua bangsa itu dulu menggunakan kapal sebesar *karak* dalam pelayaran perdagangannya. (Eredia 1930 [1613]: 37)

Bentuk lambungnya pun sepertinya menyatukan berbagai sifat: Misalnya, berbeda dengan kebanyakan perahu Nusantara yang dikenali dari rekam etnografis, buritannya tidak lancip, tetapi bersegi-empat, suatu bentuk yang pada kapal Eropa dan Cina memungkinkan pemasangan kemudi tengah. Sayangnya gambar dan deskripsi Eredia itu tak memperlihatkan atau menyebutkan adanya –tiga kemudi, satu di setiap sisinya dan satu di tengah¹²⁰ yang diobservasi Perreira pada waktu yang hampir sama – maka, kita tak dapat memastikan apakah junk itu adalah salah satu versi *jong sasana* Jawa yang disebutkan dalam *Kidung Sunda* itu.

Jong paling besar yang dilihat orang Portuges pada abad ke-16 berasal dari Jepara. Pada awal tahun 1513 perahu itu menjadi kapal bendera pada armada kota-kota Jawa yang menyerang Malaka yang baru satu-setengah tahun sebelumnya ditaklukkan orang Portuges:

[*Jong* itu] membawa seribu orang, dan [...] adalah suatu benda yang mengajutkan, karena kapal *Anunciada* [kapal terbesar Portuges di Malaka pada saat itu] yang dekat dengannya sama sekali tak terlihat sebagai kapal [karena ukurannya amat kecil bila dibandingkan dengan jung itu]. Kami menyerangnya dengan meriam bombar, tetapi tembakan bombar terbesar pun tak dapat melubanginya di bawah garis air, dan [tembakan] *espera* [suatu jenis meriam besar lainnya] yang saya bawa di dalam kapal saya bisa masuk [ke dalam kayu lambung] tetapi tidak dapat menembus; pada jung itu terdapat tiga susunan [papan lambung], semuanya lebih tebal daripada satu *cruzado* [sejenis uang Portuges berdiameter 38mm]. *Jong* itu pasti begitu besar dan dahsyat bahwa belum ada orang yang melihat yang sesamanya. Untuk membangun *jong* itu perlu tiga tahun.¹²⁰

Armada Jawa yang menyerang Malaka itu konon terdiri dari –35 *jong* besar yang masing-masing memuat 500 ton [...] dan juga 70 perahu lain yang lebih kecil, serta banyak perahu lebih kecil lagi yang bersenjata dengan baik¹²¹. Dari armada ini hanya perahu raksasa tadi kembali ke pangkalannya di Jepara, di mana ia didaratkan –sebagai peringatan [...] atas bagaimana perahu itu lolos dari pertempuran dengan orang Portuges¹²² – semua perahu lain

¹²⁰ Surat Fernão Peres de Andrade, komandan armada Portuges yang mengalahkan serangan itu, kepada Afonso de Albuquerque, 1513, sebagaimana dikutip dalam Pires [Armando Cortesao, ed.] [1515] 1944: 151-2 fn.3.

¹²¹ Surat Giovanni da Empoli, seorang saudagar Italia yang menyaksikan serangan itu, dikirim pada tahun 1514 kepada ayahnya; Empoli 1970: 148.

¹²² de Barros, *Da Asia*, II, ix: 371, sebagaimana dikutip dalam Kern 1952: 125; cf. Rouffaer 1899: 120f.

ditenggelamkan oleh sejumlah kecil kapal Portuges yang kebetulan berada di Malaka. Tome Pires, ([1515] 1944: 195) seorang Portuges yang pada sekitar tahun 1515 mengarang suatu deskripsi Asia, menyatakan bahwa setelah kekalahan ini orang Jawa –tidak [lagi] punya *jong* [...] karena Gubernur India membakar dan mengalahkan semua *jong* musuh, semuanya tiada yang tertinggal. Kekalahan serupa terjadi di mana pun kapal Portuges temui perahu-perahu Nusantara.

Reid (1992: 201) berargumentasi bahwa kegagalan-kegagalan ini kemungkinan meyakinkan pengrajin perahu Jawa bahwa –*jong* yang besar tetapi kurang lincah menghadapi risiko terlalu besar sesudah orang Portuges memperkenalkan pertempuran laut cara Eropa [...] sehingga perahu-perahu yang mereka bangun setelahnya lebih kecil dan laju. Pires menghitung bahwa pada awal abad ke-16 di berbagai kota pelabuhan di pantai utara Jawa terdapat sekitar 100 perahu *jong* berukuran besar;¹²³ Willem Lodewyksz yang mengarang salah satu laporan atas pelayaran Belanda pertama ke Indonesia pada tahun 1595-7 menyatakan bahwa –ada banyak perahu di pulau-pulau India Timur: tetapi semuanya perahu-perahu kecil, sehingga perahu besar yang saya lihat tidak dapat memuat lebih daripada 20 last [sekitar 40 ton metrik] (Rouffaer dan Ijzerman 1915: I, 132-3). Walau pernyataan Lodewyksz ini agak mengada-ada –pada awal abad ke-17 ternyata masih ada beberapa perahu yang dapat memuat 200 ton dan mungkin lebih¹²⁴–, sejak kedatangan Portuges jumlah *jong* berukuran besar berkurang dengan drastis.

Meskipun orang Portuges pada abad ke-16 tidak mencapai tujuan utama mereka, yakni mendirikan suatu monopoli perdagangan rempah-rempah di seluruh kawasan Samudra India dan Laut Cina Selatan, dengan adanya pusat kekuasaan di Malaka kapal-kapal mereka dapat mengontrol semua pelayaran yang melewati Selat Malaka dan bagian selatan Laut Cina Selatan. Keadaan itu berdampak pada perniagaan Nusantara: Sementara pada awal abad itu perahu-perahu asal Jawa dan Sumatera masih berlayar secara rutin ke Cina dan India, pada pertengahan abad ke-16 sebagian besar perdagangan internasional itu diambil oleh kapal Tionghoa (di mana pada tahun 1567 pelayaran jarak jauh diijinkan kembali) dan Asia Barat.¹²⁵ Pada masa itu pun –arti kapal ‘*junk*’ (dan kata-kata serupa lainnya dalam Bahasa-Bahasa Eropa), yang sampai saat itu digunakan sebagai transkripsi kata ‘*jong*’ dalam Bahasa Melayu dan Jawa, berubah artinya menjadi ‘kapal Cina’ (Manguin 1993c: 204).

¹²³ Pires [1515] 1944: *passim*; cf. Knaap 1996: 161.

¹²⁴ Lht., msl., van Leur 1967 [1955]: 128; Manguin 1993c: 198f.

¹²⁵ Lht., msl., Manguin 1993c; Reid 1992.

Perlu juga diingat bahwa pada abad ke-16 populasi dunia tak melebihi 7% dari jumlah penduduknya pada masa kini, dan bahwa pada masa itu volume permintaan pasar populasi yang jauh lebih kurang itu bahkan lebih kurang lagi daripada rasio volume pasar: populasi dunia sekarang.¹²⁶ Alhasil, selama abad ke-16, per tahun rata-rata empat kapal Portuges cukup untuk memenuhi sekurang-kurangnya setengah dari permintaan pasar Eropa akan rempah-rempah;¹²⁷ selama kurun waktu 1602 sampai 1700, Kompeni Asia Timur Belanda yang pada pertengahan abad ke-17 sempat mendirikan monopoli-monopoli atas perdagangan pala, cengkeh dan kayu manis dan menguasai lebih daripada setengah perniagaan lada dunia itu tidak mengoperasikan lebih daripada rata-rata sepuluh pelayaran interkontinental per tahun.¹²⁸ Bila jumlah pelayaran internasional Nusantara dapat dihitung dalam jumlah belasan, maka jumlah perahu yang meladeninya tidak bisa terlalu besar pula, dan tertenggelamnya hanya sebagian dari armada *jong* Nusantara di tangan kapal perang Portuges dengan jelas merupakan suatu distorsi berarti bagi perdagangan lautnya.

Sementara perahu-perahu Nusantara (dan kapal di seluruh kawasan Samudra India) sampai abad ke-16 pada umumnya tidak ditutup dengan geladak yang dipasang secara tetap,¹²⁹ pada kapal Portuges terdapat berbagai dek yang dijadikan landasan pemasangan meriam berukuran besar, baik di atas geladak atas maupun di dalam ruang kapal.¹³⁰ Kendati perahu-perahu itu dilengkapi dengan meriam pula (msl., keberangkatan perahu-perahu yang dinaiki Bujangga Manik dirayakan dengan –tembakan bedil tujuh kali|| [BM: 97, 937], dan armada Jawa yang menyerang Malaka pada tahun 1513 –membawa meriam banyak yang dibuat di Jawa||¹³¹), selama abad ke-16 kebanyakan dari senjata itu terdiri dari tipe *swivel gun*, meriam berukuran kecil sampai sedang yang dipasang pada pagar perahu saja. Meriam tipe ini tidak dapat menyaingi persenjataan Portuges: *Swivel gun* efektif bila –digunakan seperti senapan besar guna melawan orang|| (Manguin 2012b: 162); sebagaimana tergam-bar dalam laporan saksi mata dalam pertempuran-pertempuran Portuges, meriam besar orang Iberia itu dipergunakan untuk menembaki lambung perahu lawan itu sendiri. Manguin (*ibid.*) berargu-mentasi bahwa –lambung [perahu Nusantara awal abad ke-16] tidak cukup kokoh

¹²⁶ <<http://www.berlin-institut.org/online-handbuchdemografie/bevoelkerungsdynamik/historische-entwicklung-der-bevoelkerung.html>>, diakses terakhir kali tanggal 2015-05-01.

¹²⁷ Feldbauer 2003: 141f.

¹²⁸ Schmitt, Schleich dan Beck (eds.) 1988: 86.

¹²⁹ Cf. Liebner 2014: 236ff dan sumber-sumber yang disebutkan di situ.

¹³⁰ Lht., msl., Friel 1994; Phillips 1994; Wells 2008.

¹³¹ Seorang saksi mata anonim; dikutip dalam Manguin 2012b: 162.

untuk menahan daya sentakan hentak-balik yang ditimbulkan meriam besar,¹³² sehingga pertempuran di antara kapal Portuges dan perahu Nusantara menjadi berat sebelah. Alhasil, sudah pada pertengahan abad ke-16 kekuatan-kekuatan maritim Nusantara mulai membangun tipe-tipe perahu tempur baru itu yang dapat dilengkapi dengan meriam berukuran lebih besar: Dalam berbagai serangan atas Malaka yang dilancarkan oleh orang Melayu, Jawa dan Aceh setelah kekalahan Jawa pada tahun 1512 tidak lagi digunakan *jong*, tetapi perahu *lancara*, *ghurab* dan *gali*.¹³³

Perahu tipe *lancara* sudah kita temukan di atas; kedua tipe perahu lainnya kemungkinan dirancang dengan mengikuti teladan berbagai jenis galei perang, sejenis kapal asal kawasan Medi-terania yang digerakkan dengan dayung maupun layar. Banyak perahu kedua tipe baru itu diguna-kan oleh armada perang Aceh: Kerajaan Sumatera itu bersekutu dengan Kekaisaran Ottoman yang sudah selama dua abad berperang dengan berbagai kekuatan Eropa di Mediterania dan sejak pertengahan abad ke-16 berusaha melawan kekuatan Portuges di kawasan barat Samudra India. Atas permintaan Aceh maka Kesultanan Turki itu mengirim berbagai bantuan –meriam, juru tembaknya dan teknisi lain– ke Sumatra.¹³⁴ Menurut Manguin (2012b: 163)

tidak diragukan bahwa ketukangan Turki berada di belakang desain perahu berdayung yang baru itu; akan tetapi, orang Portuges, yang sudah sejak lama mengadopsi teknologi pembuatan kapal Medite-rania itu untuk armada perangnya di Samudra India kemungkinan besar berandil juga dalam inovasi-inovasi itu [... ,] entah melalui osmosis di komunitas pelabuhan yang kosmopolitan atau dengan bantuan pembelot atau serdadu bayaran Portuges.

Kata *ghurab* menandai ‘galei’ dalam Bahasa Arab dan Persia, sehingga Manguin (*ibid.*) berasumsi bahwa –komunikasi [antara orang Nusantara dan Turki] kemungkinan besar menggunakan Bahasa Arab. Bagaimana pun, dalam sekian banyak bahasa Nusantara terdapat kata yang berhubungan dengan geladak perahu yang berasal dari Bahasa Portuges:¹³⁵ Tertinggal kesan bahwa pemasangan geladak, teknologi kunci untuk mempersenjatai sebuah kapal atau perahu dengan meriam, diadap-tasi dari orang Iberia itu. Sebaliknya, orang Portuges pun kelihatannya memerlukan keterampilan para pengrajin perahu Nusantara – ketika pulang dari Malaka ke India Albuquerque membawa –60 tukang dari galangan perahu,

¹³² Cf. Feldbauer 2003: 50.

¹³³ Manguin 1993c: 205f (khususnya tabel 1 dan 2), 2012b: 163ff.

¹³⁴ Lombard 2006: 65f; Manguin 2012b: 162ff.

¹³⁵ Liebner 1993: 30f.

pekerja yang sangat terampil[, ...] bersama dengan isteri dan anak mereka guna mengabdikan kepada Raja Portugal do Cochin dengan memperbaiki kapal-kapal [Portuges], karena mereka sangat diperlukan di India (Albuquerque 1875 [1774]: 168).¹³⁶

Pengadopsian teknologi Portuges bahkan lebih jelas dalam berbagai istilah yang berhubungan dengan tali-temali perahu – msl., kata-kata *tarengke* (kini: ‘layar topan di depan tiang’) dan *mantel* (‘tali yang menaikkan bom layar’) terang-terangnya berasal dari istilah Portuges *trinquetilha* dan *amantilho* yang menandai layar dan tali yang sama. Penerapan teknologi maritim Portuges itu tidak terbatas pada kawasan Nusantara saja: Sekian banyak dari kata tersebut terdapat juga dalam peristilahan maritim India.¹³⁷ Hal ini menggarisbawahi pernyataan Knaap (1996: 149) bahwa

pelaut dan pengrajin kapal masa itu sangat tertarik akan penerapan berbagai inovasi yang memudahkan dan mengefisienkan lalu lintas laut. Dalam sektor masyarakat itu terdapat banyak orang yang bersedia dan berkemauan untuk berinovasi, dan [mereka] sama sekali tidak bekerja dengan mengikuti tradisi-tradisi saja.

Kendaraan laut Nusantara abad ke-17 digambarkan dalam narasi-narasi perjalanan orang-orang Belanda yang mengikuti pelayaran-pelayaran ke Asia. Demikianlah, misalnya, berbunyi laporan Willem Lodewyksz atas salah satu perahu *jong* yang ia lihat di Banten tahun 1596:

[Di buritan duduk] dua orang yang mengemudi: karena [perahu itu] ada dua kemudi, satu buah pada setiap sisi, yang diikat kepada bagian buritannya dengan tali [... *jong-jong* ini] ialah kendaraan laut mereka [orang setempat] yang digunakan untuk mengarungi lautan lepas ke Maluku, Banda, Borneo, Sumatera dan Malaka. Pada haluannya terdapat sebatang cucur, dan berdekatan [dengan cucur itu] pada beberapa [dari perahu-perahu itu] terdapat tiang depan, [dan ada pula] tiang utama dan tiang buritan, dan dari haluan sampai buritan sebuah atap serupa rumah, di mana mereka duduk terlindung dari panasnya matahari, hujan dan embun. Di buritan terdapat sebuah bilik yang hanya untuk nakhoda perahu itu [... lambung] di dalamnya dibagi-bagi dalam ruang-ruang kecil di mana mereka menyimpan muatan. (Rouffaer dan Ijzerman 1915: I, 131)

Sebagian dari deskripsi itu sesuai dengan yang disebutkan dalam *Undang-Undang Laut*

¹³⁶ Bagaimana pun, tukang perahu Jawa itu tidak sampai ke India, tetapi membajak perahu yang ditumpanginya dan melarikannya ke Pasai (*ibid.*: 196f).

¹³⁷ Liebner 1993: 26f, *passim*.

Malaka: Ada *petak-petak* dalam lambung yang digunakan untuk mengemasi muatan; sebuah bilik yang dikhususkan untuk nakhoda perahu (—akan peterana lawang; itu pun tiada siapa-siapa dapat dudok di sana melainkan nakhodal; Winstedt dan De Jong 1956: 41); dan adapun suatu ruangan besar, *kurong*, yang diperuntukkan untuk ‘orang-orang banyak’ yang ikut dalam suatu pelayaran. Perahu yang terdapat pada sebelah kanan gambar yang menyertai deskripsi ini (Gambar 40, atas) agak serupa dengan ‘*jong* Cina’ pada sketsa Eredia; tipe layar dan tali-temali yang terdapat pada kendaraan laut di sebelah kiri tak jauh berbeda dari fresko terkenal di Candi Borobudur (Gambar 40, bawah).

Sementara upaya Portuges untuk menguasai perdagangan rempah-rempah asal Maluku tidak berhasil, perusahaan dagang Belanda *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* [VOC] pada awal abad ke-17 dalam hanya beberapa dekade saja dapat menduduki sentra produksi pala di Kepulauan Banda serta mendirikan sebuah monopoli perdagangan cengkeh. Dengan ini, perahu-perahu Nusantara kehilangan jalur perdagangan jauh terakhir yang masih dikuasainya.¹³⁸ Untuk mencapai tujuannya VOC tak segan-segan menggunakan kekuatan militernya: Walaupun pada umumnya lebih kecil daripada kapal Portuges, kapal-kapal layar Belanda abad ke-17 lebih cepat dan lincah serta membawa meriam lebih banyak¹³⁹ – maka, –pelajaran yang didapat [para pelaut Nusantara] pada tahun 1513 diulangi oleh orang Belandal (Reid 1992: 202). Pada, misalnya, serangan ke pelabuhan Jepara pada tahun 1618 saja kapal-kapal Belanda –menyita atau membakar semua *jong* yang terdapat di situ, termasuk sebuah perahu yang besar yang membawa sekitar 300 ton beras (*ibid.*).

Bagi perniagaan internasional Nusantara politik perang dan ekonomi yang dijalankan VOC ini menjadi hujung ikhtiarnya: Bukan hanya pemusnahan armada *jong* besar yang masih tersisa, tetapi, lebih-lebih, berbagai restriksi atas pelayaran dan perniagaan yang dipaksakan oleh perusahaan Belanda itu meniadakan ruang gerak para saudagar indigen. Politik agresi itu ditambah –sikap represif Sultan Agung dari Mataram terhadap kota-kota di pesisir Jawa [yang] menyumbangkan andil atas kemunduran dunia maritim tanah air.¹⁴⁰ Dengan menaklukkan Malaka, Makassar dan Banten ke pada, masing-masing, tahun 1641, 1669 dan 1684 kompeni itu dapat mengonsolidasikan kekuasaannya atas Laut Indonesia Timur serta Selat Sunda dan Selat Malaka, kedua jalur akses ke perairan Nusantara dari

¹³⁸ Lht. Liebner 2014: 80 dan sumber-sumber yang disebut di situ: “Sampai awal abad ke-15 baik petualang dan ahli geografi Eropa dan Timur Tengah maupun para penyusun ensiklopedia Cina masih ragu-ragu akan letak pasti pulau-pulau mempesona itu” – artinya, tidak berlayar ke Maluku.

¹³⁹ Knaap 1996: 151.

¹⁴⁰ <<http://kebudayaanindonesia.net/kebudayaan/1069/jung-jawa>>, diakses terakhir kali pada 2015-05-02.

sebelah barat, sehingga pada akhir abad ke-17 Lautan Nusantara telah menjadi suatu ‘Danau Belanda’.

Meski berdampak erat bagi perniagaan laut internasional Nusantara, pada sisi lain konsolidasi kekuasaan VOC itu berjalan bersamaan dengan suatu konsolidasi ekonomi yang membuka jalur perdagangan baru. Catatan administrasi Belanda menandai dengan jelas bahwa jumlah pelayaran ke dan dari Batavia, pusat administrasi dan ekonomi VOC, serta tonase yang ditangani pelabuhannya terus meningkat: –Pada dekade-dekade pertama [setelah pendirian Batavia] hal itu mungkin dapat dipandang sebagai kelanjutan perdagangan Jayakarta [nama sebelumnya bandar itu], dan juga, kemungkinan, Banten [yang sampai jatuhnya ke dalam tangan Belanda diblokir kapal-kapal VOC ...;] pada masa berikutnya terdapat suatu pertumbuhan yang nyata (Knaap 1996: 163). Sementara bagian terbesar dari hubungan internasional bandar Batavia dilayani oleh kapal VOC, diperlukan juga makin banyak alat angkut untuk mendistribusikan dagangan monopoli VOC yang didaratkan di Batavia ke konsumen di bandar-bandar Nusantara yang jarang atau sama sekali tidak dilayani kapal Belanda, dan kota itu sendiri menjadi tujuan berbagai barang ekspor dan konsumsi yang tidak termasuk monopoli-monopoli yang didirikan VOC.¹⁴¹

Untuk berlayar di kawasan yang dikontrol Belanda maka para pelaut diharuskan memiliki sepucuk surat ijin yang dikeluarkan oleh syahbandar pelabuhan keberangkatan; tibanya di destinasinya pun terdaftar oleh administrasi setempat. Selain tempat keberangkatan dan tujuan, dalam ijin-ijin itu –pada umumnya (Knaap 1996: 181) tercatat pula nama, kebangsaan dan tempat tinggal nakhodanya, tipe kapal/perahu yang digunakan, jumlah awaknya serta persenjataan dan muatan yang dibawanya, sehingga dapat menggambarkan berbagai detil akan keadaan pelayaran pada masa itu. Tiga tipe perahu Nusantara yang paling menonjol dalam catatan VOC ini adalah *tenggang*, *gonting* dan *jong*; perahu *lancara* dan *pangajava* yang disebut Eredia jarang atau sama sekali tidak tercatat lagi dalam daftar-daftar para syahbandar di Pulau Jawa. Selain adanya dua kemudi,¹⁴² tidak banyak yang diketahui tentang bentuk *tenggang*, tipe perahu yang paling banyak disebut. Eredia mengenalinya sebagai salah satu jenis perahu yang ditemui di Malaka; Knaap (1996:

153) perkiraan bahwa daya muatnya tidak melebihi 10 ton metrik (t), sehingga rasio awak: muatan, suatu angka yang dapat menandai efisiensi perahu dagang, berada di bawah 1t per

¹⁴¹ Knaap 1996: 87f, 214-5.

¹⁴² De Bruyn Kops 1921: 444.

awaknya. Perahu *gonting* sepertinya menyerupai perahu *mayang*¹⁴³ yang akan kita temui di bawah; karena jumlah rata-rata awakanya hanya tujuh orang, maka semestinya perahu tipe ini lebih kecil daripada *tenggang*. *Jong* yang berdagang di Jawa pada masa itu pun pada umumnya lebih kecil daripada perahu senamanya abad ke-16: Berdasarkan rasio rata-rata awak:muatan daya muatnya berkisar pada 100t.

Data asal pertengahan kedua abad ke-17 tidak lagi mendaftarkan tipe-tipe perahu, tetapi pada tahun 1660-1670 tercatat semakin banyak kendaraan laut asal Jawa bagian tengah dan timur yang memasuki bandar Batavia.¹⁴⁴ Pada waktu yang sama jumlah awak menurun dengan drastis, suatu indikasi bahwa ukuran perahu-perahu itu semakin kecil. Berdasarkan volume muatan per pelayaran yang makin berkurang ini, Knaap (1996: 155) berasumsi bahwa -kepentingan tipe *tenggang* dan *jong* menurun; ada pun kemungkinan bahwa kedua tipe perahu itu makin diganti dengan tipe *mayang* dan/atau *gonting* yang sama jumlah awakanya tetapi mempunyai rasio awak:muatan yang lebih menguntungkan. Pada catatan syahbandar Malaka tahun 1685-86 akan perahu-perahu yang datang dari Jawa pun -lenyaplah *jong* dan *tenggang* (*ibid.*), sementara jumlah *gonting* meningkat dengan tajam. Meski tidak terdapat informasi banyak akan cara membuatnya, berdasarkan sejumlah kecil deskripsi dan gambar sezamannya semua tipe perahu tersebut tetap menggunakan layar jenis *tanja* atau *lete*, versi KAT layar ‘_latin’ yang bersegi-tiga, sehingga dapat diasumsikan bahwa perahu-perahu abad ke-17 ini masih dibangun dengan tetap mengikuti tradisi teknologi kemaritiman Nusantara.

Abad ke-18 menyaksikan munculnya tipe-tipe perahu baru. Di Malaka sudah pada tahun 1680-an tercatat kedatangan perahu asal Jawa yang disebut *chialoup*, dan di Palembang pada kurun waktu 1725-6 terdapat beberapa *pencalang* dari Batavia. Tipe *pencalang* yang juga ditemui di Malaka itu adalah sejenis perahu asal daerah Riau dan/atau Jazirah Malaya yang semenjak awal abad ke-18 mulai dibangun juga di pantai barat dan utara Jawa;¹⁴⁵ perahu tipe ini merupakan -suatu kendaraan niaga yang agak besar dengan satu atau dua tiang, geladak sepanjang lambung dan sebuah bilik[;] di tengah lambung terdapat ruang muatan yang ditutup dengan geladak tetap (De Bruyn Kops 1921: 439; Gambar 41). Panjangnya antara 12-20m; bila lebarnya -kurang daripada yang terdapat pada perahu niaga [tipe ini], maka digunakan oleh perompak (*ibid.*). Menurut Nootebom (1932: 15f), tipe perahu *pencalang*

¹⁴³ De Bruyn Kops 1921: 434: ‘Salah satu dari berbagai nama perahu nelayan Jawa yang bertipe perahu mayang; *kunting* [sebutannya untuk *gonting*] termasuk yang besar’.

¹⁴⁴ Ini dan berikutnya, Knaap 1996: 153f.

¹⁴⁵ De Buijn Kops 1854: 47ff; Knaap 1996: 34; Lee 1986: 64.

yang ditemui di Palembang sebagai –perahu kerajaan|| terbuat di atas lesung batangan yang ditinggikan dengan beberapa urat papan, suatu cara konstruksi indigen Nusantara.

Perahu *chialoup*, sebaliknya, menyatukan berbagai ciri kapal asal Eropa dengan sifat-sifat perahu Nusantara: Layarnya meniru tipe *sloop* (dilafalkan /slu:p/), yaitu suatu kombinasi layar andang-andang¹⁴⁶ dengan layar *fore-and-aft*;¹⁴⁷ –biasanya bertiang satu, kadang-kadang pun ditambah sebatang tiang buritan|| (Knaap 1996: 34; Gambar 42). Banyak perahu jenis ini dibangun di galangan VOC di Rembang dan Juwana dengan mengikuti suatu kombinasi teknologi Belanda dan Nusantara: (Seba-gian) papannya dieratkan dengan pasak kayu; akan tetapi, setelah beberapa papan dasarnya diletak-kan, urat-urat papan berikutnya dibangun dengan mengikuti gading-gading yang didirikan di atas dasar itu tadi. Cara pembangunan Eropa Utara ini terbalik dari pendekatan Nusantara, di mana ‘_kulit’ papan dibangun dulu, dan gading-gading dan penguat lain dipasangkan seusai lambung didiri-kan. Kebanyakan pekerja di galangan VOC ini adalah orang Jawa; dan meski luasnya pengaruh teknologi ini atas cara konstruksi perahu indigen KAT belum terlacak, sudah hal pasti bahwa sekian banyak aspeknya beralih pula ke galangan-galangan orang pribumi.

Data kepemilikan dalam arsip VOC menunjukkan bahwa perahu *chialoup* ini digunakan oleh baik kompeni Belanda itu sendiri maupun pedagang-pelaut partikelir asal Eropa dan Nusantara. Sementara kebanyakan *chialoup* memakai kemudi tengah gaya Eropa, ada pun perahu-perahu tipe ini yang dilengkapi dengan dua kemudi samping. Panjangnya antara 15 sampai 25m, dan, tergantung besarnya, awaknya terdiri dari 20-40 orang.¹⁴⁸ Dalam catatan syahbandar Malaka, Lee (1986: 64) mendapatkan *chialoup* yang membawa sampai 200t dan membawa awak sebanyak 75 orang. Dengan ini, rasio awak:ton muatan perahu *chialoup* berkisar pada 1:2.6-3.5, artinya, per orang awak suatu perahu dapat membawa muatan sampai 15 kali (!) lebih banyak daripada perahu tipe *jong* abad ke-17. Pada satu sisi hal ini menggambarkan peningkatan efisiensi pelayaran yang berarti – pada sisi lain angka ini menandai bahwa zaman perdagangan *pedlar trade* yang, sebagai-mana digambarkan di atas, melibatkan –*kiwi* yang banyak|| itu telah berakhir.

Berbagai data akan tipe-tipe perahu partikelir dalam catatan para syahbandar Jawa Utara dan Malaka pada pertengahan kedua abad ke-18 yang dikumpulkan Knaap dan Lee diringkaskan dalam Tabel 4. Bagi para pegawai VOC, perbedaan tipe-tipe perahu ini ternyata

¹⁴⁶ Layar yang terpasang secara melintang terhadap lambung.

¹⁴⁷ Layar yang terpasang secara memanjang terhadap lambung.

¹⁴⁸ Knaap 1996: 35..

sangat jelas: Dalam, misalnya, ribuan entri dalam arsip-arsip asal pantai Utara Jawa, Knaap hanya –18 kali, atau kurang dari 0.1%,¹⁴⁹ mendapatkan sebutan –tipe tak dikenal. Tipe-tipe perahu yang di Jawa disebutkan sebagai kendaraan laut yang biasa berlayar ke tujuan yang lebih jauh daripada 200 mil laut [*nautical miles* – nm] muncul juga dalam daftar yang serupa asal Malaka; ada pun berbagai jenis perahu yang bergerak dalam masing-masing daerahnya saja. Dari daftar-daftar ini dapat kita simpulkan bahwa hanya beberapa tipe tertentu melayari jalur-jalur perdagangan jarak jauh: Dari 15 jenis perahu yang diambil sebagai contoh di sini, cuma lima terdapat di baik Jawa maupun Malaka; tiga di antaranya adalah jenis kapal asal Eropa dan Cina. Yang lainnya sepertinya merupakan jenis perahu yang disesuaikan dengan kondisi setempat – perahu tipe *mayang*, misalnya, sampai akhir abad ke-20 masih digunakan oleh nelayan di sepanjang pantai utara Jawa (Gambar 43).¹⁵⁰

Perahu paling besar dalam perdagangan Nusantara masa itu adalah jenis *bark/brigantijn*. Seperti *chialoup*, jenis perahu itu menggunakan layar tipe Eropa: Pada dua atau tiga tiang terpasang suatu kombinasi layar andang-andang dan *fore-and-aft* (Gambar 44). Berkat efisiensi layarnya, jenis ini mulai digunakan di Eropa sejak akhir abad ke-17;¹⁵¹ kelincahan *bark* atau *brigantijn* dan rasio awak: muatan yang berkisar 1:>3 bukan hanya menjadikannya kapal dagang yang unggul, tetapi pula salah satu pilihan utama para perompak dan *privateer* asal Eropa dan Amerika abad ke-18. Perahu tipe ini pun dibangun di berbagai galangan di Jawa, baik bagi VOC maupun saudagar partikelir dalam dan luar Nusantara.

Tabel 4 menunjukkan bahwa selain perahu *wangkang* asal Cina pada pertengahan kedua abad ke-18 itu sudah tak lagi terdapat sejenis perahu indigen Asia yang daya muatnya di atas 12 *last* (sekitar 22t). Akan tetapi, sebagaimana terlihat pada Tabel 5, sebagian besar dari para nakhoda swasta kedua tipe perahu yang berteladan Eropa bukan orang Eropa: Bagi tipe *bark/brigantijn* angka perbandingan nakhoda Eropa : Non-Eropa adalah 1:1,5, dan pada tipe *chialoup* angka ini adalah 1:8,2 – artinya, meski kedua jenis perahu ini bukanlah tipe indigen, sebagian besar dari yang melayarkannya adalah pedagang-pelaut Asia. Sebaliknya, adapun sekian banyak saudagar berdarah asing yang menggunakan tipe-tipe perahu Nusantara: Maka, lebih daripada seperlima *mayang*, tipe perahu yang paling sering ditemui dalam daftar-daftar syahbandar di pesisir utara Jawa, dinakhodai pedagang partikelir Eropa.

¹⁴⁹ Knaap 1996:31. Dalam daftar-daftar yang diperiksanya, Knaap mendapatkan 47 istilah akan jenis-jenis perahu dan kapal; akan tetapi ‘kebanyakan dari penanda tipe ini hanya disebutkan sekali-kali saja, dan hanya 13 istilah saja terdapat lebih daripada 100 kali’.

¹⁵⁰ Lht., msl., Hawkins 1982: 103f; Horridge 1985: 47ff; Wangania 1980/81: 64ff.

¹⁵¹ Dear dan Kemp 2006: 282f; Underhill 1988 [1955]: 7.

Berbagai peperangan yang hantui Eropa antara 1780 dan dekade kedua **abad ke-19** berdampak pula kepada Nusantara: Aksi-aksi angkatan laut Inggris selama Perang Belanda-Inggris Keempat (1780-1784) nyaris meniadakan pelayaran antar-benua Belanda;¹⁵² setelah kekalahannya pada Perang Koalisi Pertama (1793-1795) Belanda menjadi sekutu Perancis, musuh bebuyutan Inggris. Karena terus-menerus mengalami kerugian VOC ditiadakan pada tahun 1800; seiring dengan blokade pelabuhan-pelabuhan seantero daratan Eropa selama 1806-1814 oleh angkatan laut Inggris, maka apa-apa pun yang masih tersisa dari perdagangan internasional Belanda berhenti dengan total. Antara 1792 dan 1802, sebagian kawasan Maluku diduduki Inggris, dan Batavia pun berulang-kali diblokir dan diserang kapal-kapal perangnya. Pada tahun 1811 Pulau Jawa sendiri ditaklukkan, dan kekuasaan Belanda atas Nusantara ditiadakan untuk sementara waktu. Menurut S. Raffles, gubernur Inggris pada periode itu, dengan politik *mare libre* yang diproklamirnya sebagai salah satu pilar utama politiknya selama Interregnum Inggris ini memulai suatu masa pemulihan perdagangan¹⁵³ – akan tetapi, secara efektif terbukanya laut Nusantara berlaku bagi saudagar Inggris dan kapal-kapalnya saja. Bagaimana pun, dengan pengembalian Nusantara kepada pemerintahan Belanda pada tahun 1816 maka politik monopoli perniagaan yang selama 200 tahun sebelumnya membelenggu para saudagar indigen dianulir, dan pelabuhan-pelabuhan Nusantara dan perdagangannya mulai dibuka kembali bagi kapal dan perahu asal baik Nusantara dan dunia di luarnya.¹⁵⁴ Pelabuhan Singapura yang didirikan tahun 1819 menjadi suatu jalur alternatif bagi ekspor produk-produk Nusantara serta impor berbagai barang konsumsi; sistem tanam paksa yang pada tahun 1830 diterapkan pemerintahan kolonial Belanda mengintroduksi berbagai komoditi baru dan meningkatkan ekspor Nusantara dengan berarti. Sejalan dengan perkembangan ini, selama abad ke-19 jumlah penduduk di terutama Pulau Jawa bertambah dengan drastis, sehingga permintaan pasar akan impor berbagai barang konsumsi pun meningkat.¹⁵⁵

Pertambahan volume perdagangan laut pada pertengahan pertama abad ke-19 yang diakibatkan hal-hal tersebut terbaca dalam terbitan tahunan statistik pelayaran yang dikeluarkan oleh Pemerintahan Hindia-Belanda yang menggantikan VOC (dan Inggris)

¹⁵² Lht., msl., data dalam Raffles 2008 [1817]: 134 atau Schmitt, Schleich dan Beck 1988: 86f.

¹⁵³ Raffles 2008 [1817]: 121f.

¹⁵⁴ Akan perkembangan aturan pelayaran pada abad ke-19 lht., msl., Broeze 1979: 252f; Poelinggomang 2002: 57ff, 96ff; PUSPINDO (ed.) 2002 [1990]: I, 85ff.

¹⁵⁵ Cf., msl., Gooszen 1999; Houben 2002; atau van Zanden dan Marks 2013: 46ff; serta sumber-sumber yang disebutkan dalam karangan-karangan tersebut.

itu.¹⁵⁶ Tabel-tabel itu hanya membe-dakan perahu/kapal dalam *Europesch[e] [getuigde] Vaartuigen*, _tipe kendaraan laut [yang bertali-temali] Eropa‘ dan *Inlandsch[e] [getuigde] Vaartuigen*, _tipe perahu [bertali-temali] pribumi‘;¹⁵⁷ akan tetapi, Touwen (2001: 3) berargumentasi bahwa mengingat luasnya kawasan laut Indonesia –hampir tidak mungkin [administrasi kolonial] mendaftarkan semua pergerakan pelayaran [...], dan terutama perahu-perahu indigen, sehingga jumlah pelayaran yang dilaporkan ini kemungkinan besar kurang daripada kenyataannya.

Data volume perdagangan regional ini tergambar dalam Tabel 6: Pada tahun 1825 pelabuhan-pelabuhan besar Jawa menangani masing-masing sekitar 70,000t impor dan ekspor dari dan ke wilayah Nusantara lainnya; sampai tahun 1854 volume perdagangan itu meningkat menjadi 120,000t im- dan 140,000t ekspor.¹⁵⁸ Akan tetapi, walaupun jumlah _kendaraan laut yang bertali-temali indigen‘ dan volume muatannya ikut bertambah, bagian perdagangan yang dikapalkannya pada masa itu menurun dari sekitar 30% (impor) dan 50% (ekspor) tahun 1825 menjadi 16.5% dan 14% – artinya, andil perahu Nusantara pada perniagaan ini semakin kecil. Penurunan relatif volume muatan yang diangkut dengan perahu Nusantara ini juga terlihat di Singapura: –Pada awal tahun 1820-an perdagangan perahu Bugis [...] merupakan sumber hidup Singapura [...], pada pertengahan abad itu [perdagangan ini] tak lebih daripada berkepentingan marjinal (Dick 1980: 354).

Sementara sampai tahun 1830-an bagian terbesar muatan yang masuk-keluar Batavia ditangani pelayaran Inggris,¹⁵⁹ arus liberalisasi perdagangan yang sepanjang abad ke-19 makin membuka Laut Nusantara bagi perusahaan pelayaran swasta makin memberikan pula peluang bagi perusahaan niaga milik, terutama, *Vreemde Oosterlingen*, _Orang-Orang Timur Asing‘ asal Timur Tengah, India atau Cina yang bertempat-tinggal di Hindia-Belanda. Hal itu tergambar dalam, misalnya, meningkatnya peran perusahaan pelayaran milik orang Arab: Pada tahun 1820-an perusahaan-perusahaan itu men-yediakan sekitar 20% dari total tonase pelayaran yang bergerak di Jawa; pada tahun 1850 volume kapal dan perahu yang dimiliki orang Arab meningkat menjadi 50% dari keseluruhan ruang angkutan laut yang tercatat di pelabuhan-pelabuhan pulau itu.¹⁶⁰

Bagi perahu dan kapal berbendera Hindia-Belanda yang diregistrasi di kota-kota

¹⁵⁶ Directeur ... 18—.

¹⁵⁷ Cf. Knaap 1989; Touwen 2001.

¹⁵⁸ Ini dan berikutnya, de Bruijn Kops 1857-1869: I 473, II 555.

¹⁵⁹ Lht. tabel-tabel dalam Broeze 1979: 258f.

¹⁶⁰ Broeze 1979: 257 Tabel 3.

pelabuhan di bawah kekuasaan kolonial, berbagai informasi tambahan terdapat dalam ‘Lijst der in Nederlandsch-Indië te Huis Behoorende Schepen en Vaartuigen’ (‘Daftar Kapal dan Kendaraan Laut yang Berasal dari Hindia-Belanda’), salah satu bagian *Almanak [en Naamregister] van Nederlandsch-Indië*, ‘Buku Tahunan [dan Daftar Nama-Nama di] Hindia-Belanda’ yang sejak 1816 diterbitkan secara berkala.¹⁶¹ Pada tahun pertamanya daftar itu hanya terdiri dari tiga halaman dengan 70-an kendaraan laut asal berbagai pelabuhan seantero Nusantara; pada tahun 1850, *Almanak*-nya menyebutkan hampir 400 kapal dan perahu. Sebagaimana terlihat dalam Tabel 7, selain mencatat kapal dan perahu milik orang Eropa, Cina dan Arab, daftar-daftar asal pelabuhan di luar Batavia juga menyebutkan nama yang mestinya menandai orang pribumi.

Kebanyakan kendaraan laut yang diregistrasi dalam *Almanak* digolongkan di bawah tipe *ship*, *bark*, *brik* dan *schoener* yang semuanya merupakan sebutan untuk kapal berlayar Eropa: *Schip* menandai kapal layar bertiang tiga yang semuanya dipasangkan andang-andang; bertiang tiga juga, pada tiang buritan sebuah *bark* terpasang layar *fore-and-aft*; *schoener* bertiang dua atau lebih dengan layar *fore-and-aft* pada semua tiangnya (Gambar 45). Mustahillah bahwa semua kapal layar ini didatangkan dari Eropa – sebagaimana terjadi pada abad sebelumnya, sebagian besar dari kapal-kapal itu dibangun di galangan-galangan di Nusantara sendiri.¹⁶² Di antaranya ada –kapal niaga terbesar di Jawa, yang berukuran sekitar 1000 ton (Earl 1837: 71 – sebuah kapal raksasa, biar pada standar Eropa pun [Broeze 1979: 264]) yang dibangun bagi seorang pedagang Arab pada awal tahun 1830-an di daerah Surabaya; di Surabaya pun terdapat berbagai galangan perahu dan kapal lainnya, salah satu milik seorang Inggris yang memperkerjakan –tiga sampai empat ratus tukang (Earl *op. cit.*).

Ternyata, hanya beberapa saja dari sekian banyak tipe perahu yang disebut dalam catatan administrasi syahbandar pada kedua abad sebelumnya dapat ditemui kembali dalam daftar-daftar ini. Pada dekade kedua awal abad ke-19 masih tercatat beberapa perahu *sloep/chaloepe*, *si chialoup* abad ke-18;¹⁶³ ada pun satu-dua sebutan perahu *paduwakang*¹⁶⁴ dan *pencalang*.¹⁶⁵

¹⁶¹ Almanak itu adalah suatu ‘lanjutan *Java Annual Directory and Almanac* yang diedit di bawah naungan otoritas Inggris’, dan ‘menunjukkan hubungan erat antara pemerintahan dan perdagangan’ (Broeze 1979: 254). Sebagian dari buku tahunan itu dapat diakses di <<http://digital.staatsbibliothek-berlin.de/suche/?formqueryo=PPN718684745>>.

¹⁶² Cf. Knaap 1989: 17.

¹⁶³ Msl., pada tahun 1821, ‘*Chaloup Cheribon*’ bermuatan 20 *last* milik Sech Abdullah Said yang diregistrasi di Cirebon; atau kedua *chaloup Onderneming* dan *Pompelmoes* pada Tabel 7.

¹⁶⁴ Msl., pada daftar tahun 1816, ‘*paduwakan Goede Verwachting*’ bermuatan 10 *last* milik Lourens de Rosario yang diregistrasi di Surabaya.

¹⁶⁵ Msl., tiga *pentjalang* bermuatan 10 s/d 40 *last* asal Besuki pada daftar tahun 1821 yang masing-masing

Sejauh penulis sempat memeriksanya, daftar-daftar itu tidak lagi menyebutkan tipe-tipe *gonting*, *mayang* atau *sampan* yang pada abad sebelumnya meramaikan pelabuhan-pelabuhan Jawa,¹⁶⁶ dan semenjak tahun 1830-an tak lagi terdapat perahu *chaloep* atau *paduwakang*. Istilah *ch[i]aloup* kemungkinan diganti dengan *kotter*, sebutan Bahasa Belanda untuk jenis kapal *sloop*, yang makin sering muncul di daftar-daftar asal pertengahan abad ke-19 – akan tetapi, hilangnya *paduwakang* yang sudah pada abad-abad sebelumnya banyak digunakan saudagar-pelaut asal Sulawesi dalam pelayaran perniagaan ke seantero Nusantara¹⁶⁷ hanya dapat dijelaskan dengan berbagai ketidakkonsistenan dalam daftar-daftar itu:¹⁶⁸ Seksi ‘berita perkapalan’ dalam koran-koran abad ke-19 sampai tahun 1860-an masih tetap menyebutkan puluhan perahu tipe ini yang masuk-keluar pelabuhan di Jawa.¹⁶⁹ Hal yang sama tergambar pada pencatatan perahu tipe *pencalang*: Setelah menghilang dari *Almanak* semenjak tahun 1830-an, pada akhir tahun 1850-an / awal 1860-an muncul sejumlah *pintjallang* (dan, selama beberapa tahun, berjenis-jenis tipe perahu indigen lain – Tabel 8) asal Sumatera Barat dan Bengkulu yang kebanyakan milik orang pribumi. Ada kesannya bahwa kendaraan laut yang teregistrasi di pelabuhan besar pada umumnya milik orang Eropa dan *Vreemde Oosterlingen*, sementara di daerah-daerah yang makin jauh dari kota bandar besar dan/atau yang baru ditaklukkan menjadi bagian dari Hindia-Belanda makin banyak perahu lokal milik orang Bumiputera didaftarkan.

Daftar-daftar ini menyebutkan pula beberapa jenis perahu yang tidak terdapat pada abad-abad sebelumnya. Dalam sumber-sumber yang tersedia tidak saya temukan keterangan akan bentuk salah satu tipe yang beberapa kali disebut pada dekade-dekade pertama abad ke-19, *sala-sala*: Meski ukuran jenis perahu yang kebanyakannya tercatat sebagai milik saudagar pribumi dan Tionghoa ini sebanding *chaloep* atau *brik*, ia tetap dibedakan dari baik kedua jenis itu maupun dari perahu *toop*, jenis perahu lokal yang semakin banyak terdapat dalam daftar-daftar itu. Perahu tipe *toop* –pada umumnya [digunakan] untuk pelayaran jarak jauh dan menunjukkan –paling banyak kesamaan dengan rancang bangun Eropa serta dilengkapi

dimiliki Pa Girie, Intje Brahim dan Merto Wiejoijo.

¹⁶⁶ Akan tetapi, tahun 1830-an terdapat beberapa perahu *maiijang* yang diregistrasi di Bengkulu; lht., msl., *Almanak* 1836: 109.

¹⁶⁷ Lht., msl., de Bruin Kops 1854: 37f; Knaap and Sutherland 2004: *passim*; Wallace 1962 [1890]: 309f.

¹⁶⁸ Cf. Broeze 1979: 254; Touwen 2001: 3ff.

¹⁶⁹ ... dan pada umumnya datang dari / berangkat ke arah timur:

<<http://www.delpher.nl/nl/kranten/results?query=paduwakang&facets%5Bspatial%5D%5B%5D=Nederlands-Indi%C3%AB+%7C+Indonesi%C3%AB&page=1&maxperpage=20&coll=ddd>>, diakses terakhir kali 2016-10-10.

layar yang paling efisien di antara semua tipe perahu besar (ini dan berikutnya, de Bruijn Kops 1854: 33ff): Buritannya bersegi-empat, dan tidak terdapat kemudi samping; kurva lambungnya pun lebih mirip dengan kapal-kapal layar Eropa daripada perahu Nusantara. Bertiang dua sampai tiga, perahu tipe itu –pada tiang agung dan tiang haluan membawa dua layar serupa yang berbentuk trapezoid (Gambar 46); layar-layar ini diatur sedemikian rupa agar sebuah *toop* dapat –membalik haluan ke arah angin tanpa menurunkan dan memindahkan [layarnya] ke sebelah bawah angin baru, suatu hal yang sangat menguntungkan jika beropal-opal di tempat sempit. Tiang buritannya dilengkapi dengan layar *fore-and-aft* gaya Eropa, dan, bila ada, pada cucurnya terpasang –tiga atau empat layar topan berukuran kecil. Kelihatannya, pada pertengahan pertama abad ke-19 tipe perahu inilah yang paling umum digunakan oleh pelaut-saudagar seantero Nusantara: Dalam almanak-almanak tahun 1830-an tercatat adanya puluhan perahu *toop* di Bawean, Madura dan Riau; de Bruijn Kops mengenali tipe *toop* Makassar yang bertiang dua; pada tahun 1860 bahkan ada sebuah perahu asal Palembang yang diberikan nama ‘*Praauw Toop No.119*’ (Almanak 1861: 470), suatu indikasi atas jumlah perahu jenis ini yang diregistrasi oleh administrasi Hindia-Belanda ini. Karena pada umumnya dibangun dalam galangan orang Bumiputera, kemungkinan besar tipe perahu ini adalah salah satu hasil penggabungan teknologi Barat dan Nusantara yang bermula pada galangan VOC abad ke-17 dan ke-18 itu: Bruijn Kops menyebutkan bahwa –sebagian besar lambung perahu ini dibuat –mengikuti cara yang sama dengan yang digunakan untuk membangun –kapal laut lepas Eropal, yaitu sekeliling gading-gading yang didirikan di atas lunas. Kebanyakan perahu *toop* abad ke-19 ini dimiliki pedagang asal bagian barat Nusantara – alhasil, baik di Sumatera dan di Jawa pada masa kini amat jarang ditemui pembuatan perahu lokal yang bermula dengan menyusun papan-papan yang dieratkan dengan pasak.

Adanya sekoci besar (—biasanya bisa membawa seluruh awaknya – de Bruijn Kops 1854: 36) yang menyertai perahu *toop* menandai bahwa perahu-perahu itu disiapkan untuk beroperasi di daerah-daerah tanpa fasilitas dermaga yang dapat mempermudah kegiatan bongkar-muat. Dengan ini mesti diasumsikan bahwa perahu tipe itu melayani yang dinamakan Ridder (1988: 16) *feeder networks*, jaringan perniagaan antara pelabuhan-pelabuhan besar dan wilayah-wilayah ‘terpencil’ di, terutama, –kawasan-kawasan di mana dominasi kolonial masih kurang. Sampai awal pertengahan kedua abad ke-19 perdagangan perahu ini tetap dapat beruntung: Pelayaran ke destinasi di luar jangkauan kekuasaan kolonial hanya dengan susah dapat jaminan asuransi yang makin menjadi tuntutan para pemodal perusahaan pelayaran non-pribumi. Situasi ini berubah dengan meluasnya

kekuasaan Hindia-Belanda ke pelosok Nusantara pada pertengahan kedua abad ke-19 – para bajak laut yang selama itu menghantui Laut Nusantara makin ditindas;¹⁷⁰ ‘pasifikasi’ (maksudnya, penaklukan) semakin banyak daerah di luar Pulau Jawa makin memudahkan akses ke wilayah-wilayah yang menghasilkan berbagai hasil bumi serta membuka pasaran baru bagi ekspor Eropa; perluasan otoritas administrasi kolonial itu makin menjamin kepastian aturan dan hukum, faktor terpenting bagi suatu ‘suasana ekonomi yang kondusif’¹⁷¹ yang menyebar juga ke wilayah-wilayah yang belum diduduki Belanda.¹⁷² Seiring dengan perkembangan ini, permintaan industri Eropa dan Amerika akan berjenis-jenis getah dan pewarna alami asal hutan rimba di seantero Nusantara terus meningkat;¹⁷³ sebaliknya, para pabrikan itu makin mencari konsumen bagi barang konsumsi seperti kain dan porselin yang kini dapat mereka produksi dengan harga yang lebih murah daripada India dan Cina yang selama berabad-abad menguasai pasarnya. Pada masa yang sama, kapal bermesin uap – suatu temuan abad ke-19 yang ditakdirkan untuk mengubah dunia pelayaran dengan drastis – didatangkan dan dioperasikan sebagai penghubung antara pelabuhan-pelabuhan besar Hindia-Belanda,¹⁷⁴ di mana kapal-kapal api menjadi pesaing ketat bagi kapal-kapal layar tipe Eropa yang melayani sektor itu.

Faktor-faktor *push-and-pull* ini mendorong makin banyak kapal kolonial berukuran sedang dan kecil ke dalam *feeder networks* yang selama ini ditangani perahu-perahu pribumi. Persaingan antara saudagar-pelaut Nusantara dan para pendatang itu tercermin dalam perkembangan perdagangan ke dan dari Kalimantan – pada awal tahun 1830-an diladeni perahu pribumi saja, –selama 35 tahun berikutnya tonase keseluruhan [kapal dan perahu yang bergerak pada sektor perdagangan itu] meningkat delapan kali, tetapi andil tonase perahu hanya bertambah sebanyak sepertiga saja! (Dick 1980: 354).

Intrusi kapal ‘Barat’ itu dipelopori oleh saudagar-avonturir Eropa: Sebut saja William

¹⁷⁰ Laporan kontemporer dapat dibaca pada Logan (ed.) 1849-51; cf. Warren 1987: 22ff, 47ff.

¹⁷¹ Bdg., msl., <<http://www.gatra.com/ekonomi-1/makro/147778-kepastian-hukum-picu-investor-datang.html>>, <<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/15/07/09/nr7rtrk-ekonomi-lesu-karena-tak-ada-kepastian-penegakan-hukum>>, diakses terakhir kali 2016-07-10.

¹⁷² Lht., msl., laporan Earl (1850: 535) bahwa pada tahun 1840-an pedagang Denmark Mads Lange yang diangkat oleh raja setempat sebagai syahbandar Kuta menerapkan ‘keteraturan yang sama dengan sebuah pelabuhan Eropa yang diadministrasikan dengan baik’, atau, pada waktu yang sama, ‘fasilitas yang disediakan [George P. King, seorang pedagang Inggris] untuk melakukan hubungan komersial dengan penduduk setempat’ (*ibid.*: 397) di Lombok yang ‘menarik kapal-kapal Inggris [...] untuk mendapatkan muatan untuk Eropa [...], Cina, Mauritius [atau] Singapura’; bdg. Dick 1980: 353; Ridder 1988: 16.

¹⁷³ Lht., msl., Tully 2009 dan sumber-sumber yang disebutkannya.

¹⁷⁴ Dick 1980: 355f; PUSPINDO (ed.) 2002 [1990]: 90f.

Lingard, teladan bagi tokoh Rajah Laut dalam beberapa novel Joseph Conrad, yang membuka Sungai Berau untuk perdagangan getah pada pertengahan kedua abad ke-19;¹⁷⁵ George P. King, seorang nakhoda Inggris, yang setelah berusaha memonopoli perdagangan beras dari Lombok pada tahun 1840-an berikutnya –memberikan perhatian sepenuhnya pada perdagangan internasional Kutai dan pengembangan industri batu baranya (Warren 1987: 9); atau kelompok pedagang Denmark sekeliling Mads Lange dan Ludvik Helms yang beroperasi di Lombok, Bali dan Kalimantan.¹⁷⁶ Kendaraan laut pilihan para pedagang Eropa itu adalah kapal tipe sekunar (Gambar 47):

Keuntungan jenis layar itu jelas [..., yaitu,] tidak diperlukan banyak upaya untuk menanganinya; menyesuaikan permukaan layar pada angin dapat dilakukan dengan cepat dan tepat; bidang layar yang tak terbagi-bagi memberikan manfaat tak terhingga; dan bentangan kain layar terbesar dapat ditampilkan pada jumlah terkecil batangan [pemegang layar. ...] Kesederhanaan [...] layar tipe *fore-and-aft* ini ialah, saya percaya, tak terdekati. Di bawah komando seseorang yang cakap maka sebuah sekunar, *yawl*, atau *cutter* sepertinya menangani dirinya seolah-olah diberkati dengan kekuatan penalaran dan karunia pelaksanaan nan tangkas. Terpikatliah kita oleh kesenangan semata atas suatu manuver penuh cekatan, sebagaimana akan suatu manifestasi akal lekas dan kesaksamaan anggun semakhluk hidup.¹⁷⁷

Sampai abad ke-19 jaringan niaga Bumiputera yang tersebar sepanjang Laut Jawa, Selat Makassar dan Laut Banda mengikuti siklus angin musiman: Perahu yang dinaiki ilmuwan Inggris Alfred Wallace pada tahun 1857 dari Makassar menuju ke Aru mengikuti Monsun Barat pada bulan Desember, dan pulang pada bulan Juli tahun berikutnya ketika Angin Musiman Timur sudah bertiup dengan tetap. Layar tipe *tanja* yang terpasang pada kebanyakan perahu indigen memang didesain agar dapat menggunakan angin dari arah buritan dengan seefisien mungkin, tetapi mengorbankan kelincahan beropal-opal ke arah angin – sebaliknya, tipe layar *fore-and-aft* Eropa yang digunakan *schoener*, dan, pada sebagian tiangnya, *brik*, kedua jenis kapal yang paling banyak disebut dalam daftar-daftar administrasi Hindia-Belanda asal waktu itu, dirancang untuk berlayar sedekat mungkin ke arah angin serta, seperti dipuji oleh J. Conrad, memudahkan berbagai cara manuver.¹⁷⁸ Keunggulan ini tak luput dari perhatian pelaut Nusantara: Sebagaimana disebut di atas, perahu *toop* dilengkapi dengan beberapa helai layar *fore-and-aft* yang sepertinya

¹⁷⁵ Msl., Bruyns 2005; Sherry 1964.

¹⁷⁶ Lht., a.l., Bienfait 1928; Helms 1882; atau Schulte Nordholt 1981.

¹⁷⁷ Joseph Conrad, *The Mirror of the Sea*, Chap. VIII.

¹⁷⁸ Liebner 2014b: Slide 36.

dikembangkan dari teladan layar *tanja* yang mempermudah cara membalikkan layar pada saat beropel; Edmond F. Paris, seorang pelaut Perancis yang antara tahun 1826 dan 1840 beberapa kali mengunjungi Asia Tenggara, menyaksikan berbagai tipe perahu indigen yang dilengkapi dengan layar gaya Eropa (Gambar 48); bahkan, –beberapa tahun sebelum 1850, Sultan Ternate –meminta dibuatkan sebuah *brig* dan dua sekunar kecil di Pulau Taliabu dan Mangoli (van der Hart 1853: 119). *Ethnographische Atlas* karangan Matthes (1859b) pun menampilkan gambar maket-maket perahu Sulawesi Selatan yang mengkombinasikan layar tipe *tanja* dengan layar jenis *fore-and-aft* (Gambar 49) – akan tetapi, sebagaimana disaksikan Wallace (1962 [1890]: 316),

tali-temali dan cara memasangnya pada perahu-perahu ini berbeda secara aneh dengan kapal Eropa, di mana berbagai tali dan andang-andang, meski berjumlah jauh lebih, diatur sedemikian rupanya agar tidak saling mengganggu. Di sini hal itu memang lain; biarpun tidak ada tampera dan laberang yang merumitkannya, namun hampir tidak ada yang bisa dibuat tanpa lebih dahulu menyingkirkan sesuatu pun yang lain. Bila beropel, layar-layar besar tidak dapat diputar ke arah angin baru tanpa sebelumnya menurunkan layar-layar topannya, dan sanggamara layar harus diturunkan dan dilepaskan seluruhnya kalau mau mengadakan manuver itu. Selain itu, selalu ada tali-tali yang terganggu oleh tali-tali lain, dan semua layarnya (biarpun jumlahnya sesedikit ini) tidak dapat dikembangkan tanpa menutupi sebagian besar dari permukaannya dengan layar-layar lain.

Pada masa Wallace, perahu yang menggunakan layar indigen tetap menjadi pilihan, –termasuk oleh orang yang pernah memiliki kapal [berjenis layar] Eropa, karena murah biaya, baik pada investment pertama maupun perawatannya (*ibid.*) – akan tetapi, dengan semakin banyak kapal berlayar *fore-and-aft* yang memasuki jaringan *feeder networks* ini maka pengadopsian tipe layar itu menjadi suatu keharusan bila perniagaan perahu tetap ingin bersaing. Tidak mungkin diketahui kapan dan di mana proses itu bermula: Sebagaimana disebutkan di atas, di sekian banyak galangan di Nusantara pun dibangun kapal-kapal tipe Eropa, sehingga perbedaan antara –kapal dan –perahu –atau, dengan mengikuti istilah administrasi Hindia-Belanda, ‘bertali-temali Eropa’ vs ‘bertali-temali Pribumi’ – makin kabur. Dari berbagai catatan dapat disimpulkan, bahwa penggunaan jenis layar *fore-and-aft* pada kendaraan laut yang dengan jelas termasuk ‘perahu Bumiputera’ mulai di kawasan barat Nusantara pada dekade-dekade akhir pertengahan pertama abad ke-19: Di antara suatu armada bajak laut asal Lingga dan Galang, Riau, yang pada tahun 1836 dihalang oleh penjaga pantai Singapura terdapat sebuah perahu –bertali-temali sebagai sekunar bertiang tiang [... dengan] layar dari kain; pada waktu dan tempat yang hampir sama dilaporkan adanya suatu

armada perompak lain yang terdiri dari –sebelas perahu, dua di antaranya berjenis sekunar|| (Logan 1850: 402).

Perkembangan inilah melahirkan perahu yang kini menjadi lambang utama atas pelayaran Nusantara, **perahu pinisi**. _Versi romantisnya‘ ciptaan tipe perahu ini bermula dengan seorang Perancis atau Jerman yang pada awal abad ke-19 melarikan diri dari sebuah kapal layar berukuran besar asal Eropa (atau tak mau ikut ke Jawa ketika Malaka diserahkan oleh Belanda kepada Inggris¹⁷⁹) ke Terengganu di Malaya, di mana ia menikahi seorang gadis setempat dan bekerja sebagai tukang besi. Pada suatu hari Raja Terengganu kala itu, Sultan Baginda Omar, meminta si bule membantu bangun sebuah perahu yang menyerupai perahu barat yang paling modern, sehingga dibangunkannya suatu kapal sekunar yang dipakai sebagai perahu kerajaan; _perahu pinisi pertama‘ serta orang yang bernama Martin Perrot itu dilihat dan ditemui oleh seorang nakhoda Inggris ketika berlabuh di Kuala Trengganu pada tahun 1846. Menurut tradisi para pelaut Melayu, perahu itulah yang dijadikan contoh untuk membangun perahu-perahu sejenis yang dinamakan *pinas* atau *penis*, mungkin sekali dengan meniru kata *pinasse*, yang dalam bahasa Perancis dan Jerman pada zaman itu menandai sejenis kapal layar berukuran sedang.¹⁸⁰

Pada pertengahan pertama abad ke-20, perahu *pinas* Terengganu berbentuk seperti suatu versi kecil kapal layar samudra *clipper* Eropa abad ke-19, tetapi membawa dua tiang dengan layar *batten-lug* Cina yang menggantikan layar sekunarnya pada suatu saat akhir abad sebelumnya. Lambung perahu dibangun dengan menyambung papan-papannya dengan pasak, dan gading-gading dan penguat dalam lainnya dipasang setelah sebagian besar lambung sudah tersusun; pada buritan *pinas* yang bersudut-empat dan dinamakan _pantat

¹⁷⁹ Gibson-Hill 2009 [1953]: 172ff menyebutkan beberapa versi dan kemungkinan cerita ini; cf. Longuer 2009: 364f. Yang jelas, perahu *pinas* pertama

“dibangun setelah kedatangan orang [Jerman atau Perancis] itu. [...] Sudah hampir pasti bahwa dia bertanggungjawab atas berbagai pekerjaan besi yang diperlukan untuk sekunar raja itu. Hal ini [...] dapat menjadi alasan yang cukup untuk melahirkan tradisi bahwa perahu-perahu *pinas* berasal dari kendaraan laut yang dibangun oleh seorang Eropa yang bermukim di Terengganu. Selain daripada itu, terdapat penggunaan kata *pinasse* dan bukan kata Inggris *pinnacle* yang pada waktu itu menandai sejenis sekoci dayung dan bukan sebuah perahu layar. [...] Hal ini lagi mengimplikasikan bahwa orang ini terlibat secukupnya [dalam pembangunan] kendaraan laut baru itu untuk menentukan namanya bagi tipe baru ini”. (Gibson-Hill *op. cit.*)

¹⁸⁰ Pada abad ke-18 dan 19, kata Bahasa Inggris *pinnacle* (dilafalkan /pineis/) dan istilah Bahasa Belanda *pinas* merujuk kepada sejenis sekoci berukuran sedang yang dibawa di atas kapal perang (Howard 1979: 224f) dan sering digunakan untuk aksi militer berskala kecil seperti pendaratan atau pemburuan perahu bajak laut (lht. Logan 1849-51) yang tak bisa dilaksanakan oleh kapal induknya. Sebagai turunan dari penggunaan militer ini, *pinnacle* / *pinas* itu dapat juga menandai sekoci kapal dagang yang digunakan dalam bongkar-muat atau sebagai perahu penyelamat.

itek' itu terdapat sebatang kemudi tengah.¹⁸¹ Tipe perahu ini pun jelaslah menjalani berbagai perubahan yang memadukan teknologi indigen Nusantara dengan, sebagaimana diutarakan Knaap (*op. cit.*) akan perkembangan pada tradisi kelautan KAT abad ke-17/18, -berbagai inovasi yang memudahkan dan mengefisienkan operasinya.

Di Hindia-Belanda, perahu-perahu pertama yang diberikan nama yang sebunyi dengan *pinas* terdapat dalam *Almanak* edisi 1864: Pada tahun itu tercatat empat perahu *pinisch*' asal Belitung yang semuanya milik dan bernakhoda orang Melayu atau Tionghoa setempat (Tabel 9). Perahu-perahu itu berukuran kecil – yang paling besar, *pinisch Paulina* milik Tjen Kang Ngie, dapat memuat 50t, artinya, panjang kira-kira 17m; daya muat tiga perahu lainnya tak melebihi 20t. Pada tahun-tahun berikutnya, makin banyak perahu yang nama tipenya sama atau serupa terdaftar di kawasan kepulauan Belitung-Riau; sampai tahun 1872, ketika perahu berukuran kecil tak lagi didaftarkan dalam *Almanak*, tipe ini telah tersebar sampai ke Pulau Bali – namun, sampai saat itu tiada satu pun perahu senjenisnyanya yang tercatat di Pelabuhan Makassar. Sebagaimana terlihat pada Tabel 10, *pinas*, *penis*, *pinis* atau *pinisch* itu dibedakan dengan perahu-perahu *toop* atau sekunar, sehingga memang dianggap sebagai suatu jenis kendaraan laut yang khas. Pada waktu yang sama, berita perkapalan di berbagai koran Jawa mulai mencatat kedatangan dan keberangkatan perahu-perahu dagang senamanya: Tanggal 1862-07-14, misalnya, *De Oostpost* mengumumkan bahwa -sebuah perahu bernama *pinas* dari Bali dengan muatan 25 pikul kopi yang ditujukan ke Singapur¹ masuk salah satu pelabuhan di Jawa Barat; ada pun sebuah *-penisch* milik Hadji Oesman¹ dan satu *-penies* yang dinakhodai Intje Eim¹ yang menurut *De Java-Bode* 1864-06-01 membawa lada, damar dan kopi dari Lampung ke Batavia; koran yang sama pun mengabarkan kedatangan dua -perahu *penisch* [...] dari Lampung, nakhoda Maleh [...] dan] Moeh. Djen.¹ dengan damar, kopi dan kapas pada edisi 1869-07-21. Pada dekade-dekade berikutnya, sebutan tipe perahu baru ini terus ber-tambah, dan ada kesan bahwa perahu-perahu itu makin menyebar ke arah Timur Nusantara.¹⁸²

Encyclopædie van Nederlandsch-Indië yang semenjak 1895 secara berkala diterbitkan oleh pemerintah Belanda, mulai menyebutkan tipe ini pada tahun 1906 di bawah entri *vaartuigen*' :

¹⁸¹ Longuer 2009: 355ff.

¹⁸²

<http://www.delpher.nl/nl/kranten/results?query=pinas&facets%5Bspatial%5D%5B%5D=Nederlands-Indi%C3%AB+%7C+Indonesi%C3%AB&facets%5Bperiode%5D%5B%5D=0%7C19e_eeuw%7C&page=1&maxperpage=20&coll=ddd>, diakses pada tanggal 2016-10-10; cf. ck. 180 di atas.

Penis. Sebuah perahu berbentuk sekunar, dengan satu batang tiang yang besar dan satu yang kecil, berasal dari pantai Jembrana (Bali), dan di situ sering dibangun, di antara lain, di kampung Bugis Loloan. Kelihatannya jenis kapal itu juga dikenali di pantai selatan Celebes, dan juga di Banjarmasin. Informasi pribadi H.L.Ch. Te Mecheken; tidak disebutkan / digambarkan oleh Matthes, Hardeland, Roorda-Vreede, atau Janse. (hlm. 485)

Tulisan de Bruijn Kops tentang perahu-perahu Hindia-Belanda pada zamanya (1854) juga tidak menyebutkannya, dan informasi akan adanya perahu itu di Sulawesi Selatan, daerah yang pada abad ke-20 dikenali sebagai asal *pinisi*, pun masih agak kabur. Di kampung Ara, salah satu pusat pembuatan perahu di Sulawesi, terdapat sebutir tradisi lisan bahwa –pada tahun 1906 pengrajin perahu Ara dan Lemo-Lemo membangun perahu *penisiq* [sic] pertama buat seorang nakhoda Bira, kampung asal pelaut terkenal (Liebner 2000: 254). Dalam hanya beberapa dekade berikutnya, perahu-perahu tipe ini menyingkirkan kebanyakan jenis kendaraan laut dagang Sulawesi lainnya (Gambar 50), sehingga kata *pinisi* mulai disamakan dengan para pelaut Bugis – maksudnya, pelayar asal Sulawesi, biar pun mereka berbahasa Bugis, Makassar, Mandar atau Konjo.

Secara harafiah, bagi para pelaut Sulawesi istilah *pinisi* hanya menandai layar dan tali-temali tipe kendaraan laut ini. Meski menyerupai kapal *schooner-ketch* asal Eropa Utara akhir abad ke-19, terdapat pula beberapa perbedaan yang menonjol: Sementara pada teladan Eropanya layar-layar utama dikembangkan dengan menariknya bersama sanggamara ke arah atas, layar perahu *pinisi* dibuka bak sehelai gordien yang ditarik ke arah ujung belakang sanggamara yang *‘dipasang mati’* pada pertengahan tiang; bagian bawah tiang depannya pun tidak terdiri dari satu batang kayu saja, tetapi dibentuk dari dua atau tiga batangan, suatu konstruksi yang terdapat pada, misalnya, tipe *paduwakang* Sulawesi (Gambar 51). Perahu-perahu yang menggunakan jenis layar itu berukuran kecil (Gambar 52): Sampai tahun 1950-an

perahu Bira terbesar baru mampu memuat sekitar 20-30 ton dengan panjangnya di antara 10 sampai 15 meter. Lagi, perahu-perahu layar tradisional pada masa itu agak susah bersaing dengan kapal-kapal uap yang semakin ramai mengunjungi Nusantara, sehingga pelayaran tradisional semakin tersingkir. Akan tetapi, ketika biaya angkutan barang di atas kapal-kapal uap melambung akibat Depresi Besar yang melanda dunia internasional pada tahun 20-an, para saudagar laut asal Sulawesi serta perahunya kian laku: Pada tahun 30-an di kampung Bira saja terdapat 300-an perahu *penisiq* yang mengangkut muatan ke seluruh pelosok Nusantara. (Liebner 2000: 254)

Pada awalnya, layar pinisi dipasang di atas lambung perahu *paduwakang* dan sejenisnya;¹⁸³ akan tetapi, setelah para pelaut dan pengrajin perahu semakin mendalami cara mengoperasikannya maka lambung yang dipilih adalah tipe *palari*: Bentuk lambung yang runcing dan ‘pelari’ itu memanglah paling sesuai dengan daya dorong layar sekunar. Tipe-tipe lambung ini dibangun dari papan yang dieratkan dengan pasak kayu sebelum penguat dalamnya dipasang. Di sentra pembuatan perahu Sulawesi Selatan, Lemo-Lemo, Ara dan Tana Beru, terdapat dua rancang bangun ‘tradisional’ untuk lambung-lambung ini: Perahu berukuran kecil sampai sedang bisa menggunakan pola *tatta tallu*, ‘potongan tiga’; yang lebih besar dapat mengikuti *tatta appa*, ‘potongan empat’. Dua-dua pola ini menentukan letak pasak, posisi, bentuk dan panjangnya masing-masing papan serta titik penempatan gading-gading dan penguat internal lambung lainnya melalui sejumlah ‘ruas’ bernama *tambugu* dan *roang* yang ditandai di atas lunas. Sebagaimana dilihat pada Gambar 53, skema pemasangan papan ini berpusar secara simetris pada titik tengah *possiq*; dengan memperpanjang ‘kesatuan hitung’ *tambugu/roang* ke arah belakang dan sekaligus menggunakan linggi buritan yang lebih pendek serta sebatang linggi haluan yang lebih panjang maka dapat direalisasikan bentuk ideal kurva lambung yang runcing di bagian haluan dan bundar pada buritannya. Sebagaimana terlihat pada pola penentuan berbagai ukuran dasar pada perahu Nanhan/Cirebon, semua parameter yang diperlukan itu –termasuk titik-titik pemasangan pasak!– harus tertanda di atas lunas pada saat pembangunan perahu dimulai.¹⁸⁴

Demi menjadikan suatu lambung yang dibangun dengan mengikuti pola *tatta tallu* sebuah perahu pinisi maka dipasanglah beberapa urat papan panjang di atas lambung dasar yang dihasilkannya; ‘tingkatan’ di bagian haluan dan geladak memanjang di atas linggi buritan yang dibentuk papan itu terlihat pada sekian bayak foto perahu-perahu pinisi asal pertengahan pertama abad ke-20 (Gambar 54). Rancang bangun *tatta appa* yang mulai digunakan pada sekitar tahun 1940-an menghasilkan sebuah lambung perahu yang lebih panjang dan tinggi, sehingga ‘peninggian’ ini tidak lagi diperlukan. Ketika Indonesia yang baru saja merdeka menghadapi kekurangan ruang angkut laut yang disebabkan hengkangnya armada kapal dagang asing pada tahun 1950-an, maka perahu-perahu layar tipe ini menjadi alternatifnya: Pada awal tahun 1970-an, ribuan perahu ‘pinisi-palari’ yang berukuran sampai 200t muatan, armada perahu layar komersial terbesar dunia pada saat itu, menghubungkan semua pelosok Samudera Indonesia dan menjadi tulang rusuk perdagangan rakyat.

¹⁸³ Cf. Gambar 48 pada makalah ini.

¹⁸⁴ Liebner 1993 23ff; 1994: 66ff; 2004, 2005b: 87ff; Pelly 1975.

Setelah pada tahun 1970-an makin banyak perahu pinisi dipasangkan mesin peng-gerak, baik lambung perahu maupun layarnya dengan cepat berubah: Sebuah mesin memerlukan pegangan untuk has baling-balingnya dan mewajibkan pemakaian kemudi tengah, sehingga lambung tipe *lambo* yang berburitan segi-empat menjadi alternatifnya. Lambung *lambo* ini tidak bisa dibangun dengan pendekatan *tatta* di atas; maka diciptakan berbagai pola penentuan posisi papan yang lebih fleksibel. Bagaimana pun, dasar utama, yaitu menentukan posisi pusat konstruksi dan titik-titik pasak yang takkan menghalangi dan berhalangan dengan sambungan papan dan gading-gading melalui salah satu upacara pada saat permulaan pembuatan perahu¹⁸⁵ tetap dipertahankan.

Pada tahun-tahun berikutnya, daya muat perahu Sulawesi ini semakin ditingkatkan, sehingga kini terdapat kendaraan laut dagang yang bisa memuat lebih daripada 400t yang lambungnya tetap dibangun dengan menyusun ‘kulit’ papannya sebelum penguat dalam lambung dipasang. Hal ini menunjukkan bahwa pendekatan indigen Nusantara ini dapat menghasilkan kapal dan perahu ‘berukuran raksasa’ yang disaksikan orang Cina pada milenium pertama dan yang ditenggelamkan laskar Portuges dan Belanda pada pertengahan milenium berikutnya. Kini, hampir semua perahu ‘tradisional’ itu menggunakan lambung jenis *lambo* yang diperbesar itu; dan oleh karena layarnya sekarang hanya berfungsi sebagai pembantu, maka di atas perahu yang sekarang didaftarkan di bawah istilah ‘Kapal/Perahu Layar Motor’ ini biasanya terdapat satu tiang saja: Memakai banyak layar berarti membawa awak banyak, dan pada zaman ini tenaga manusia serta gajinya semakin diperhitungkan. Perahu-perahu yang berukuran besar sering masih memakai layar bak pinisi satu tiang, sedangkan perahu ukuran sedang dilengkapi dengan layar *nade*, versi Indonesia tipe *sloop* modern. Bagaimana pun, biar perahu yang memakai layar pinisi tiang tunggal maupun layar *nade* itu tak lagi dapat berlayar dengan tenaga angin saja –pada umumnya ukuran layarnya kecil, dan tiangnya terlalu pendek, sehingga hanya berguna pada saat arah angin menguntungkan–, cara membangun-kannya tetap meneruskan ‘tradisi’ arsitektur perkapalan Nusantara yang bermula sekurang-kurangnya 5000 tahun silam dengan meninggikan perahu lesung dengan selebar papan untuk menjadikannya sebuah perahu bercadik yang laik laut lepas.

Salah satu titik **evolusi mutakhir perahu bercadik Nusantara** adalah *sandeq*, sebuah kendaraan laut lepas asal daerah Mandar, Sulawesi Selatan. Bagi ukuran perahu bercadik, tipe ini cukup besar: *Sandeq* paling kecil berpanjang 5-6m; yang terbesar bisa berukuran

¹⁸⁵ Liebner 2004: *Slides* 15-18, 24-25

panjang sampai 14m dan dapat memuat 3-4t. Tipe perahu ini dibangun dengan meninggikan sebatang lesung besar dengan dua sampai tiga urat papan yang dieratkan dengan pasak kayu; gading-gading dan geladaknya dipasang dengan paku kuning tak berkarat. Perahu *sandeq* terkenal sebagai perahu layar terlaju di kawasan ini, dan dengan angin yang baik dapat mencapai kecepatan 15-20 knot, sekitar 30-40km/h, dua kali lebih cepat daripada perahu layar berlambung tunggal.¹⁸⁶

Dalam Bahasa Indonesia, kata *sandeq* berarti ‘_runcing’, dan menurut para pelaut Mandar menunjukkan bentuk haluan perahu yang tajam. Seluruh lambungnya tertutup geladak agar tak dibanjiri ombak tinggi di laut lepas; layar yang digunakannya berbentuk segi-tiga bak sehelai layar utama jenis *sloop* Eropa modern yang diperpanjang. Tipe perahu ini mulai dikembangkan pada sekitar tahun 30-an abad ke-20; jenis perahu *pakur* yang digunakan sebelumnya –berbentuk seperti *sandeq*¹⁸⁷ dan memakai layar *tanja* (Gambar 55). Peneliti Belanda Nooteboom (1940:28) yang pada tahun 1938 mengunjungi daerah Mandar memberitakan bahwa

sejak beberapa waktu lalu cukup banyak dari perahu-perahu [pakur] itu diberikan layar dan tali-temali yang lain. Tiang yang digunakannya lebih panjang, dan berbengkok ke belakang pada ujung atasnya, sebagaimana yang biasa digunakan pada perahu-perahu pesiar kecil yang memakai layar *fin*. Layar yang digunakannya memang sehelai layar *fin* yang lebar dan rendah. Pemilik-pemilik beberapa perahu yang serupa ini menceritakan kepada saya bahwa layar dan tali-temali ini mereka buat mengikuti layar-layar perahu pesiar yang mereka lihat di Makassar.

Hal ini dikonfirmasi pada laporan van Vuuren (1917) akan pelayaran daerah Mandar, di mana tipe perahu *sandeq* belum disebutkan. Selain *pakur*, Van Vuuren dan Nooteboom menemukan satu tipe perahu bercadik khas Mandar lain yang dinamakan *olan mesa* – ukurannya lebih kecil daripada *pakur*, lambung perahu sangatlah runcing dan layarnya (jenis *tanja*) –besar sekali“. Sampai akhir abad yang silam masih terdapat perahu-perahu jenis *pakur* di beberapa kampung di bagian utara daerah Mandar; perahu *olan mesa* kini sudah tidak dipakai lagi, dan perannya diambil perahu *sandeq* berukuran kecil.

Oleh karena tiang yang diperlukan guna memasang jenis layar *sandeq* ini harus berbatang tunggal dan diperkuat dengan laberang, maka beberapa ciri perahu *sandeq* berbeda dari *pakur* yang menggunakan tiang tripod tanpa tali penguat (Gambar 56). Adanya laberang buritan

¹⁸⁶ Ini dan informasi berikutnya yang tidak direferensikan lain berdasarkan Liebner 1996; cf. Alimuddin 2009 atau Quatrefages 1994-5.

¹⁸⁷ Informan asal Pambusuang, Tanangnan dan Rangas, 1994/5.

(yang, sebagai-mana disaksikan oleh Bujangga Malik pada akhir abad ke-14, terbuat dari batangan rotan) menyebabkan bahwa letak cadik perahu harus dipindahkan: Bila diikat kepada ujung cadik buritan perahu *pakur* yang terletak berdekatan dengan sanggar kemudi di bagian belakang lambung maka laberang buritannya akan menghalangi terbentangnya layar jika berlayar dengan angin dari belakang. Kemungkinan besar bentuk lambung perahu pun ikut berubah – bagi layar tipe *tanja* yang ‘meng-angkat’ perahu ketika berlayar sebuah lambung yang bundar paling cocok; yang paling sesuai dengan tipe layar *fin* yang sebagai layar *fore-and-aft* memunculkan daya dorong ke depan yang kuat adalah sebuah lambung yang runcing, si ‘*sandeq*’.

Sampai hari ini proses evolusi perahu *sandeq* tak pernah berhenti: Agar bom layar dapat bergerak dengan lebih leluasa, sejak tahun 1960-an cadik buritan semakin dipindahkan ke arah haluan perahu; sejak akhir tahun 70-an cadik haluan mulai dipasang pada tempat yang lebih tinggi daripada sebelumnya untuk menghindari tertenggelamnya dalam ombak bila perahu berlayar dengan angin dari buritan. Setelah ekonomi Indonesia pada awal tahun 1970-an semakin bergerak maka semua ikatan di antara cadik, katir dan lambung perahu yang sebelumnya terbuat dari rotan atau tali sabut kelapa diganti dengan sejenis tali pancing monofilamen berukuran besar yang semakin gampang didapatkan di pasaran, dan layar *sandeq* yang sampai saat itu dijahit dari kain katun diganti dengan jenis-jenis kain plastik yang lebih ringan dan tahan. Cara ikat-mengikat cadik dan katir yang menentukan daya tahan perahu di laut lepas itu sangat fleksibel, sehingga dapat melenting dan mengenyal pukulan ombak dan daya dorong layar. Oleh karena itu, jenis perahu yang terlihat sangat fragil ini sebetulnya amat bertahan di lautan – dan sekeliling cara mengikat *baratang*, *tadi* dan *palatto* terdapat serangkaian pantangan yang bertujuan untuk menjamin adanya keseimbangan keseluruhan konstruksi itu. Dengan perubahan-perubahan ini daya tahan *sandeq* di laut lepas semakin ditingkat-kan, dan perahu-perahu yang pada pertengahan abad ke-20 biasanya beroperasi dekat pantai Sulawesi Selatan dan dalam Teluk Mandar saja, pada dua-setengah dekade akhir abad silam secara rutin mencari ikan (dan telur ikan terbang, suatu komoditi ekspor yang sejak tahun 1972 diproduksi di Mandar) di seluruh laut lepas Selat Makassar antara Toli-Toli di ujung utara Sulawesi sampai ke Pulau Laut di Kalimantan.

Karena harga jual telur ikan terbang (dan beberapa jenis ikan lain) cukup tinggi, maka pada tahun 1990-an makin banyak *punggawa* (‘pemilik/nakhoda’) *sandeq* mampu mengakumulasi dana secukupnya untuk membeli kapal motor ukuran kecil, sehingga perahu-perahu layar itu makin ditinggalkan. Akan tetapi, sejak puluhan tahun para pelaut Mandar

merayakan berakhirnya musim penangkapan ikan terbang dengan mengadakan perlombaan-perlombaan *sandeq* di kampung-kampung mereka – dan berkat adanya berbagai kegiatan lomba antar kampung yang diadakan sejak pancawarsa akhir abad ke-20 maka beberapa perahu besar dan paling lincah dipertahankan guna berlomba. Karena memenangkan sebuah perlombaan menjadi sebutir kebanggaan tak ternilai bagi pelaut, pemilik perahu, bahkan seluruh kampung asal sang pemegang juara, pada awal abad ke-21 tukang-tukang perahu Mandar mulai membangun lagi sekian banyak *sandeq* baru – dengan hanya satu tujuan saja: Ikuti dan menangkan lomba-lomba itu.

Jelas, bentuk sebuah perahu lomba berbeda jauh dari yang digunakan untuk mencari hasil laut: Tak usah menghitung daya muat dan akomodasi pelautnya, tetapi perlu mengutamakan kecepatan dan daya tahan bila menghadapi angin kencang dan ombak tinggi pun. Seperti yang dilakukan pabrik otomotif dengan berbagai hasil perlombaan-perlombaan mobil formula 1, guna menciptakan kapal bermesin yang lebih efisien dan laik laut maka pengalaman-pengalaman yang diakumulasikan melalui kegiatan melombakan perahu layar itu kini diterapkan pada bentuk lambung kapal-kapal motor yang dibangun di daerah Mandar: Ternyata, pengetahuan akan ‘Kesenian Pembuatan Perahu’ yang dikembangkan di kawasan Nusantara sejak ribuan tahun silam ini tetap berfaedah pada masa internetan pun. Sudah pada tahun 1930-an Nooteboom (1940:23) mencatat, bahwa para pelayar Mandar –adalah pelaut penuh energi, yang dengan mengadopsikan bentuk-bentuk [perahu] baru terus-menerus mencari kemungkinan baru pulal – dan memang inilah mestinya menjadi tujuan sistem pengetahuan manapun: Mempelajari dan meneruskan kemahiran dan keinsafan yang terakumulasi sejak terdahulu demi menyambut masa mendatang dengan penuh kearifan.

REFERENSI

- Abbas, Novida (2009): 'Perahu Kuno di Situs Punjulharjo, Rembang', *Berita Penelitian Arkeolog*, 23, 49-59.
- Agius, Dionisius A. (2008): *Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean* (Handbook of Oriental Studies. Section 1: Near and Middle East, 92; Leiden, Köln: E.J. Brill). <<http://books.google.co.uk/books?id=RP2uHT06zYgC>>
- Akerblom, K. (1968): *Astronomy and Navigation in Polynesia and Micronesia* (Stockholm: Ethnografiska Museet). <<http://www.ethnomath.org/resources/akerblom1968.pdf>>
- Albuquerque, Afonso de [Walter de Gray Birch, transl., ed.] (1875 [1774]): *The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque, Second Viceroy of India* (III; London: Hakluyt Society). <<https://archive.org/details/commentariesgre02unkngoog>>
- Alimov, I. (2010): 'The 13th Century Southern China in -Ping Zhou Ke Tanll', *Manuscripta Orientalia*, 16 (2), 32-34.
- Alimuddin, Muh. Ridwan (2009): *Sandeq: Perahu Tercepat Nusantara* (Yogyakarta: Penerbit Ombak; Forum Studi dan Dokumentasi Sejarah dan Kebudayaan Mandar).
- Allen, Jim (1996): 'The Pre-Austronesian Settlement of Island Melanesia: Implications for Lapita Archaeology', *Transactions of the American Philosophical Society*, 86 (5), 11-27. <<http://www.jstor.org/stable/1006618>>
- Allen, Jim and White, Peter J. (1989): 'The Lapita Homeland: Some New Data and an Interpretation', *Journal of the Polynesian Society*, 98 (2), 129-46. <http://www.jps.auckland.ac.nz/document/Volume_98_1989/Volume_98,_No._2/The_Lapita_homeland%3A_some_new_data_and_an_interpretation,_by_J._Allen,_p_129-146/p1>
- Almanak, ... (1817-1866): *Almanak [en Naamregister] van Nederlandsch-Indië voor het Jaar* ---- (Batavia: Landsdrukkerij). <<https://books.google.co.id/books?id=hFJVAAAACAAJ>>
- Ammarell, Gene (1999): *Bugis Navigation* (New Haven: Yale University Southeast Asian Studies).
- Ardika, I. Wayan (1996a): 'Social Complexity in Late Prehistoric Java', in John N. Miksic (ed.), *Ancient History* (Indonesian Heritage, 1; Singapore: Archipelago Press, Editions Didier Millet), 40-41.

- Barnes, Robert H. (1985): 'Whaling Vessels of Indonesia', in Sean McGrail and Eric Kentley (eds.), *Sewn Plank Boats* (Oxford, Greenwich: British Archaeological Reports, National Maritime Museum), 345-66.
- (1996): *Sea Hunters of Indonesia: Fishers and Weavers of Lamalera* (Oxford Studies in Social and Cultural Anthropology; Oxford, New York: Oxford University Press).
- Beale, Philip (2006): 'From Indonesia to Africa: Borobudur Ship Expedition', *Zanzibar International Film Festival Journal*, 3, 17-24.
<http://www.swahiliweb.net/ziff_journal_3_files/ziff2006-04.pdf>
- Bednarik, Robert G. (2014): 'The Beginnings of Maritime Travel', *Advances in Anthropology*, 4, 209-21. <<http://www.scirp.org/journal/aa>
<http://dx.doi.org/10.4236/aa.2014.44023>>
- Bellina, Bérénice and Glover, Ian (2004): 'The Archaeology of Early Contact with India and the Mediterranean World, from the Fourth Century BC to the Fourth Century AD', in Ian C. Glover and Peter Bellwood (eds.), *Southeast Asia: From Prehistory to History* (Abington, New York: RoutledgeCurzon), 68-88.
- Bellina, Bérénice, et al. (2014): 'The Development of Coastal Polities in the Upper Thai-Malay Peninsula in the Late First Millennium BCE.', in N. Revire and S. Murphy (eds.), *Before Siam was Born: New Insights on the Art and Archaeology of Pre-Modern Thailand and its Neighbouring Regions* (Bangkok: River Books), 68-89.
<https://www.researchgate.net/publication/303206145_The_development_of_coastal_polities_in_the_upper_thai_Malay_peninsula_in_the_late_first_millennium_bce_and_the_inception_of_long_lasting_economic_and_social_exchange_between_polities_on_the_east_side_>
- Bellwood, Peter (1996): 'Ceremonial Bronzes of the Pre-Classic Era', in John N. Miksic (ed.), *Ancient History*, 38-39.
- (1999 [1992]): 'Southeast Asia before History', in Nicholas Tarling (ed.), *The Cambridge History of Southeast Asia: From Early Times to c.1500* (Cambridge: Cambridge University Press), 55-136.
- (2006): 'Austronesian Prehistory in Southeast Asia: Homeland, Expansion and Transformation ', in Peter Bellwood, James J. Fox, and Darrell Tryon (eds.), *The Austronesians* (Canberra: The Australian National University; ANU E Press), 103-18.
- Berg, C.C. (1927): 'Kidung Sunda: Inleding, Tekst, Vertaling en Aantekeningen', *Bijdragen*

tot de Taal-, Land- en Volkenkunde, 83 (1), 1-161.

Bienfait, Claudine (1928): *Aage Krarup Nielsen: Leven en Avonturen van een Oostinjevaarder op Bali* (Amsterdam: Em. Querido's Uitgevers-maatschij).

Blench, Roger (2009): 'Bananas and Plantains in Africa: Re-interpreting the Linguistic Evidence', *Ethnobotany Research and Applications*, 7, 364-80.
<www.ethnobotanyjournal.org/vol7/i1547-3465-07-363.pdf>

--- (2015): 'Interdisciplinary Approaches to Stratifying the Peopling of Madagascar', *Indian Ocean Conference* (Madison, Wisconsin).

Blust, Robert (1997): 'Semantic Changes and the Conceptualization of Spatial Relationships in Austronesian Languages', in Gunter Senft (ed.), *Referring to Space: Studies in Austronesian and Papuan Languages* (Oxford Studies in Anthropological Linguistics, 11; Oxford: Clarendon Press), 39-52.

Booth, Benjamin (1984): 'A Handlist of Maritime Radiocarbon Dates', *International Journal of Nautical Archaeology*, 13 (3), 189-204. <<http://dx.doi.org/10.1111/j.1095-9270.1984.tb01189.x>>

Boxer, C. R. (1934): 'Portuguese Roteiros, 1500-1700', *The Mariner's Mirror*, 20 (2), 171-86. <<http://dx.doi.org/10.1080/00253359.1934.10655747>>

Broeze, F.J.A. (1979): 'The Merchant Fleet of Java (1820-1850): A Preliminary Survey', *Archipel* 18 (251-69).
<http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/arch_0044-8613_1979_num_18_1_1514>

Brown, Robert L. (1996): *The Dvaravati Wheels of the Law and the Indianisation of Southeast Asia* (Leiden: Brill).

Bruijn, J.R.; Gaastra, F.S.; and Schöffer, I. (1979-1987): *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, 3 vols. (Rijks Geschiedskundige Publicatiën, groote Serië, Nr. 165-167; online data, vols. 2 and 3: <http://resources.huygens.knaw.nl/das>; s-Gravenhage: Rijkscommissie voor Vaderlandse Geschiedenis; Nijhoff).
<<http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/das/#page=2&accessor=toc&source=1&view=imagePane>>

Bruijn Kops, G.F. de (1854): 'Iets over de Zeevaart in den Indischen Archipel', *Tijdschrift voor Nijverheid en Landbouw in Nederlandsch-Indië*, 1, 21-69.

- (1857-1869): *Statistiek van den Handel en de Scheepvaart op Java en Madura*, 4 vols. (Batavia: Lange en Co.). <<https://books.google.co.id/books?id=yUk7AAAACAAJ>>
- Bruyn Kops, G.F. de (1921): 'Vaartuigen', in D.G. Stibbe and C. Spat (eds.), *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië* (5; _s-Gravenhage: Nijhoff), 422-46.
- Bruyns, Willem F. J. Mörzer (2005): 'A Dutch Naval Officer on the Berau River in the 1870s', *The Conradian*, 30 (1), 132-43. <http://www.jstor.org/stable/20873545?seq=1#page_scan_tab_contents>
- Bubandt, Nils (2006 [1997]): 'Speaking of Places: Spatial Poesis and Localized Identity in Buli', in James J. Fox (ed.), *The Poetic Power of Place: Comparative Perspectives on Austronesian Ideas of Locality* (Canberra: ANU E Press [Australian National University]), 131-62.
- Budi, Wiyana (2010): 'Temuan Perahu Kuno di Sumatera Selatan', *Jurnal Penelitian Arkeologi*, 6, 109-21.
- Bulbeck, David (2008): 'An Integrated Perspective on the Austronesian Diaspora: The Switch from Cereal Agriculture to Maritime Foraging in the Colonisation of Island Southeast Asia', *Australian Archaeology*, 67 (1), 31-51. <<http://dx.doi.org/10.1080/03122417.2008.11681877>>
- et al. (1998): *Southeast Asian Exports since the 14th Century* (Singapore: Institute for Southeast Asian Studies).
- Burningham, Nick (1989a): 'The Structure of Javanese *Perahus*', *The Beagle*, 6 (1), 195-219.
- (1989b): 'Four Double-Ended *Perahu Lambo*', *The Beagle*, 6 (1), 179-93.
- (1990): 'Stemless Boats of Ende Bay', *The Beagle: Records of the Northern Territory Museum of Arts and Sciences*, 7 (1), 105-19.
- (1993): 'Bajau Lepa and Sope: A 'Seven-Part Canoe' Building Tradition in Indonesia', *The Beagle: Records of the Northern Territory Museum of Arts and Sciences*, 10 (193-222).
- (2000): 'Indonesian Quarter-Rudder Mountings', *The International Journal of Nautical Archaeology*, 29 (1), 100-19. <<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1095-9270.2000.tb01385.x/abstract>>
- (2003): 'Borobudur Ship: Design Outline'. <<http://www.borobudurshipexpedition.com/design-outline.htm>>, accessed last 2011-07-07.

- (2005): 'The Borobudur Ship: Recreating the First Trans-Ocean Voyaging', *Maritime Heritage Association Journal*, 16 (4), 10-13.
<http://wuestenschiff.de/Phoenicia/Boro_Exped.pdf>
- Burningham, Nick and Green, Jeremy (1997): 'Description of the Quanzhou Ship', in Jeremy et. al. Green (ed.), *Maritime Archaeology in the People's Republic of China* (Fremantle, W.A.: Australian National Centre for Excellence in Maritime Archaeology), 32-48.
- Buzurg ibn Syahrir [G.S.P. Freeman-Grenville, transl., ed.] (1981): *The Book of the Wonders of India* (London: East-West Publications).
- Cai, Wei; Li, Cheng; and Xi, Longfei (2010): 'Watertight Bulkheads and Limber Holes in Ancient Chinese Boats', in Jun Kimura (ed.), *Shipwreck Asia* (Adelaide: Maritime Archaeology Program, Flinders University), 26-31.
- Casparis, Johannes G. de (1956): *Prasasti Indonesia: Selected Inscriptions from the 7th to the 9th Century A.D.* (II; Bandung: Masa Baru).
- Castillo, Cristina Cobo; Bellina, B er enice; and Fuller, Dorian Q (2016): 'Rice, Beans and Trade Crops on the Early Maritime Silk Route in Southeast Asia', *Antiquity*, 90 (353), 1255-69.
<https://www.researchgate.net/publication/308183212_Rice_beans_and_trade_crops_on_the_early_maritime_Silk_Route_in_Southeast_Asia>
- Christie, Anthony (1957): 'An Obscure Passage from the "Periplus: ΚΟΛΑΝΔΙΟΦΩΝΤΑ ΤΑ ΜΕΓΙΣΤΑ"', *Bulletin of the School of Oriental and African Studies, University of London*, 19 (2), 345-53. <<http://www.jstor.org/stable/610248>>
- Clark, Paul, et al. (1993): 'The Butuan Two Boat Known as *Balangay* in the National Museum Manila, Philippines', *The International Journal of Nautical Archaeology*, 22 (2), 143-59.
- Davies, Herbert J. (1851): *A Tahitian and English Dictionary, with Introductory Remarks on the Polynesian Language, and a Short Grammar of the Tahitian Dialect* (London: London Missionary Society's Press).
<<https://archive.org/details/tahitianenglishd00davririch>>
- De Langhe, Edmond, Luc Vrydaghs, Pierre de Maret, Xavier Perrier and Tim Denham (2009): 'Why Bananas Matter: An Introduction to the History of Banana

- Domestication', *Ethnobotany Research and Applications*, 7, 166-77.
<www.ethnobotanyjournal.org/vol7/i1547-3465-07-165.pdf>
- Dear, I.C.B. and Kemp, Peter (2006): *The Oxford Companion to Ships and the Sea* (Oxford: Oxford University Press). <<https://books.google.co.id/books?id=HPTwQAAACAAJ>>
- Denham, Tim; Ramsey, Christopher B.; and Specht, Jim (2012): 'Dating the Appearance of Lapita Pottery in the Bismarck Archipelago and its Dispersal to Remote Oceania', *Archaeology in Oceania*, 47 (1), 39-46. <<http://dx.doi.org/10.1002/j.1834-4453.2012.tb00113.x>>
- Dihle, Albrecht (1965): *Umstrittene Daten: Untersuchungen zum Auftreten der Griechen am Roten Meer*, ed. Leo Brandt (Wissenschaftliche Abhandlungen der Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, 32; Köln, Opladen: Westdeutscher Verlag).
- Dion, Mark (1970): 'Sumatra through Portuguese Eyes: Excerpts from João de Barros' "Decadas da Asia", *Indonesia*, 9, 129-62. <<http://www.jstor.org/stable/3350626>>
- Directeur, van 's Lands Middelen en Domeinen (18--): *Verlag van den Handel, Scheepvaart en inkomende- en uitgaande Regten op Java en Madura, in het jaar ...* (Batavia: Landsdrukkerij). <<https://books.google.co.id/books?id=6s5PAAAACAAJ>>
- Dotson, John E. (1994): 'Treatises in Shipbuilding Before 1650', in Robert Gardiner (ed.), *Cogs, Caravels and Galleons* (London: Conway Maritime Press), 160-68.
- Earl, George Windsor (1837): *The Eastern Seas or, Voyages and Adventures in the Indian Archipelago, in 1832-33-34 [...]* (London: W.H. Allen).
<<http://catalog.hathitrust.org/api/volumes/oclc/3878002.html>>
- (1850): 'The Trading Ports of the Indian Archipelago', *Journal of the Indian Archipelago and Eastern Asia*, 4, 238-51, 380-99, 483-95, 530-51.
<<http://books.google.co.id/books?id=KtIyAQAAIAAJ&printsec=frontcover&hl=id#v=onepage&q&f=false>>
- Empoli, Giovanni da (1970): 'Letter Sent by Giovanni da Empoli to Lionardo his Father, on his Voyage to Malacca ', in A. Bausani (ed.), *Lettera de Giovanni da Empoli* (Rome: Istituto Italiano per il Medio ed Estremo Oriente), 107-61.
- Encyclopædie, ... (1895 -, various ed.): *Encyclopædie van Nederlandsch-Indië* (Leiden: M. Nijhoff). <<https://books.google.co.id/books?id=4wU3AQAAIAAJ>>

- Eredia, Emanuel G. de [Mills, John V., transl., ed.] (1930 [1613]): 'Eredia's Description of Malaca, Meridional India, and Cathay', *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, 8 (1), 1-288. <<http://www.sabrizain.org/malaya/library/eredia.pdf>>
- Evers, Hans-Dieter (1988): 'Traditional Trading Networks of Southeast Asia', *Archipel*, 35, 89-100.
- Faxian [James Legge, transl., ed.] (2010 [1886]): *A Record of Buddhistic Kingdoms: Being an Account by the Chinese Monk Fa-Hsien of His Travels in India and Ceylon (A.D. 399-414) in Search of the Buddhist Books of Discipline* [online text], eBooks@Adelaide <<http://ebooks.adelaide.edu.au/f/fa-hien/f151/>>
- Feldbauer, Peter (2003): *Die Portugiesen in Asien* (Essen: Magnus Verlag).
- Flecker, Michael (1992): 'Excavation of an Oriental Vessel of c. 1690 off Con Dao, Vietnam', *The International Journal of Nautical Archaeology*, 21 (3), 221-44.
- (1997): 'Interpreting the Ship', in William M. Mathers and Michael Flecker (eds.), *The Archaeological Recovery of the Java Sea Wreck* (Singapore: Nautical Explorations), 67-76.
- (2000): 'A 9th-Century Arab or Indian Shipwreck in Indonesian Waters', *The International Journal of Nautical Archaeology*, 29 (2), 199-217. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1057241400903169>>
- (2001a): 'A Ninth-Century AD Arab or Indian Shipwreck in Indonesia: First Evidence for Direct Trade with China', *World Archaeology*, 32 (3), 335-54. <<http://www.jstor.org/stable/827926>>
- (2001b): 'The Bakau Wreck: An Early Example of Chinese Shipping in Southeast Asia', *The International Journal of Nautical Archaeology*, 30 (2), 221-30.
- (2002): *The Archaeological Excavation of the 10th Century Intan Wreck* (BAR International Series 1047; Oxford: Archaeopress).
- (2003): 'The Thirteenth-Century Java Sea Wreck: A Chinese Cargo in an Indonesian Ship', *Mariners Mirror*, 89 (4), 388-404.
- (2004): 'Treasure from the Java Sea: The 10th Century Intan Shipwreck', *Heritage Asia Magazine*, 2 (2).
- (2007): 'The South-China-Sea Tradition: The Hybrid Hulls of South-East Asia', *International Journal of Nautical Archaeology*, 36 (1), 75-90. <<http://dx.doi.org/10.1111/j.1095-9270.2006.00109.x>>
- (2008): 'A 9th-Century Arab or Indian Shipwreck in Indonesian Waters: Addendum',

- International Journal of Nautical Archaeology*, 37 (2), 384-86.
<<http://dx.doi.org/10.1111/j.1095-9270.2008.00193.x>>
- (2009): 'Maritime Archaeology in Southeast Asia', in John N. Miksic (ed.), *Southeast Asian Ceramics* (Singapore: Southeast Asian Ceramic Society; Editions Didier Millet), 34-47.
- (2011a): 'A Ninth-Century Arab Shipwreck in Indonesia: The First Archaeological Evidence of Direct Trade with China', in Regina Krahl, et al. (eds.), *Shipwrecked* (Singapore: Arthur M. Sackler Gallery, Smithsonian Institution; National Heritage Board; Singapore Tourism Board), 101-19.
- (2011b): 'Wrecked Twice: Shipwrecks as a Cultural Resource in Southeast Asia', in John N. Miksic, Geok Yian Goh, and Sue O'Connor (eds.), *Rethinking Cultural Resource Management in Southeast Asia* (London: Anthem Press), 15-35.
- Foster, B.L. (1977): 'Trade, Social Conflict, and Social Integration: Rethinking Some Old Ideas on Exchange', in Karl L. Hutterer (ed.), *Economic Exchange and Social Interaction in Southeast Asia* (13; Ann Arbor: Center for South and Southeast Asian Studies), 3-22.
- Fox, James J. (ed.), (2006 [1997]): *The Poetic Power of Place: Comparative Perspectives on Austronesian Ideas of Locality* (Canberra: ANU E Press [Australian National University]).
<<http://www.oapen.org/download?type=document&docid=459444#page=11>>
- Friederici, Georg (1912): 'Ein Beitrag zur Kenntnis der malαιο-polynesischen Schifffahrt, vornehmlich innerhalb der deutschen Schutzgebiete', *Wissenschaftliche Ergebnisse einer Forschungsreise nach dem Bismarck-Archipel im Jahre 1908, II: Beiträge zur Völker- und Sprachenkunde von Deutsch-Neuguinea* (Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten; Ergänzungsheft Nr.5), 235-315.
- Friel, Ian (1994): 'The Carrack: Advent of the Full Rigged Ship', in Robert Gardiner and Richard W. Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons: The Sailing Ship 1000-1600* (Conway's History of the Ship; London: Conway Maritime Press), 77-90.
- Gaastra, Femme S. (1988): 'Die Vereinigte Ostindische Kompanie der Niederlande - ein Abriss ihrer Geschichte', in Eberhard Schmitt, Thomas Schleich, and Thomas Beck (eds.), *Kaufleute als Kolonialherren* (Bamberg: C.C. Buchner), 1-75.
- Gaillard, Jean-Christophe and P. Mallari, Joel (2004): 'The Peopling of the Philippines: A

Cartographic Synthesis', *Hukay: Journal of the University of the Philippines Archaeological Studies Program*, 6, 1-27. <<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00119458>>

Genz, Joseph H. (2016): 'Resolving Ambivalence in Marshallese Navigation: Relearning, Reinterpreting, and Reviving the "Stick Chart" Wave Models', *Structure and Dynamics: eJournal of Anthropological and Related Sciences*, 9 (1). <<http://www.escholarship.org/uc/item/43h1d0d7>>

Gibbins, David and Adams, Jonathan (2001): 'Shipwrecks and Maritime Archaeology', *World Archaeology*, 32 (3), 279-91. <<http://www.jstor.org/stable/827923>>

Gibson-Hill, Carl A. (2009 [1949]): 'Cargo Boats of the East Coast of Malaya', in H.S. Barlow (ed.), *Boats, Boatbuilding and Fishing in Malaysia [Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, 22 (3)]* (Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society), 23-42 [106-25].

--- (2009 [1950a]): 'The Indonesian Trading Boats Reaching Singapore', in H.S. Barlow (ed.), *Boats, Boatbuilding and Fishing in Malaysia [Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, 23 (1)]* (Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society), 43-69 [108-38].

--- (2009 [1952b]): 'Further Notes on the Old Boat Found at Pontian in Southern Pahang', in H.S. Barlow (ed.), *Boats, Boatbuilding and Fishing in Malaysia [Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, 25 (1)]* (Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society), 143-60 [11-33].

--- (2009 [1953]): 'The Origin of the Trengganu Perahu Pinas', in H.S. Barlow (ed.), *Boats, Boatbuilding and Fishing in Malaysia [Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, 26 (1)]* (Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society), 172-74 [206-10].

--- (2009 [1954]): 'The Boats of Local Origin Employed in the Malayan Fishing Industries', in H.S. Barlow (ed.), *Boats, Boatbuilding and Fishing in Malaysia [Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, 27 (2)]* (Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society), 287-318 [145-74].

Gladwin, Thomas (2009 [1970]): *East is a Big Bird: Navigation and Logic on Puluwat Atoll* (Cambridge: Harvard University Press). <<http://books.google.co.id/books?id=xqdXZ0sSLuMC>>

- Glover, Ian C. (1979): 'The Late Prehistoric Period in Indonesia', in R.B. Smith and W. Watson (eds.), *Early Southeast Asia: Essays in Archaeology, History and Historical Geography* (New York, Kuala Lumpur: Oxford University Press), 167-84.
- Gooszen, Hans (1999): *A Demographic History of the Indonesian Archipelago 1880-1942* (Leiden: KITLV Press).
- Green, Jeremy (1983): 'The Song Dynasty Shipwreck at Quanzhou, Fujian Province, People's Republic of China ', *The International Journal of Nautical Archaeology*, 12 (3), 253-61.
- (1996): 'Arabia to China - The Oriental Traditions', in Robert Gardiner and Arne E. Christensen (eds.), *The Earliest Ships* (London: Conway Maritime Press), 89-109.
- (ed.), (1997): *Maritime Archaeology in the People's Republic of China* (Special Publication, 1; Fremantle, W.A.: Australian National Centre for Excellence in Maritime Archaeology).
- (1997a): 'Chinese Shipbuilding in a Historical Context', in Jeremy Green (ed.), *Maritime Archaeology in the People's Republic of China* (Fremantle: Australian National Centre for Excellence in Maritime Archaeology), 1-17.
- (1997b): 'Archaeological Evidence: East Asian Vessels', in Jeremy et. al. Green (ed.), *Maritime Archaeology in the People's Republic of China* (Fremantle, W.A.: Australian National Centre for Excellence in Maritime Archaeology), 19-31.
- (2001): 'The Archaeological Contribute to the Knowledge of the Extra-European Shipbuilding at the Time of the Medieval and Modern Iberian-Atlantic Tradition', in Francisco J.S. Alves (ed.), *Proceedings of the International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition* (Lisbon: Instituto Português de Arqueología), 63-102.
- (2011): 'Shipwreck: Tang Treasures and Monsoon Winds (Review)', *International Journal of Nautical Archaeology*, 40 (2), 449-52. <http://onlinelibrary.wiley.com/wam.leeds.ac.uk/doi/10.1111/j.1095-9270.2011.00326_25.x/abstract>
- Green, Jeremy; Burningham, Nick; and History, Museum of Overseas Communication (1998): 'The Ship from Quanzhou, Fujian Province, People's Republic of China', *The International Journal of Nautical Archaeology*, 27 (4), 277-301. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1057241498800010>>
- Green, Jeremy, et al. (1995): 'Interim Report on the Joint Australian-Philippines Butuan Boat

- Project, October 1992', *The International Journal of Nautical Archaeology*, 24 (3), 177-88. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1057241485710242>>
- Haddon, A.C. (1920): 'The Outriggers of Indonesia Canoes', *Jornal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 50, 69-134.
- Haddon, A.C. and J. Hornell (1975 [1936-8]): *Canoes of Oceania* (Reprint in one Volume of [Special Publications 27-9]; Honolulu: Bernice B. Bishop Museum).
- Hall, Kenneth R. (1985): *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press).
- (1999 [1992]): 'Economic History of Early Southeast Asia', in Nicholas Tarling (ed.), *The Cambridge History of Southeast Asia: From Early Times to c.1500* (Cambridge: Cambridge University Press), 185-275.
- (2011a): *A History of Early Southeast Asia: Maritime Trade and Societal Development, 100–1500* (Lanham, New York: Rowman and Littlefield).
<<http://books.google.co.id/books?id=fjsEn3w4TPgC>>
- Halpern, Michael D. (1985): 'The Origins of the Carolinian Sidereal Compass', M.A. Thesis (Texas A&M University). <<http://anthropology.tamu.edu/papers/Halpern-MA1985.pdf>>
- (1986): 'Sidereal Compasses: A Case for Carolinian-Arab Links', *Journal of the Polynesian Society*, 95 (4), 441-60.
<<http://www.ethnomath.org/resources/halpern1986.pdf>>
- Haslam, D.W. (1983): *Indonesia Pilot, Vol.II* (London: The Hydrographer of the Navy).
- Hawkins, Clifford W. (1977): *The Dhow: An Illustrated History of the Dhow and its World* (Lymington: Nautical Pub. Co.).
- (1982): *Praus of Indonesia* (London: Nautical Books, Macmillan).
- Heide, G.J. van der (1928): 'De Samenstelling van Hindoe-Vaartuigen; Uitgewerkt naar Beeldwerken van den Boroboedoer ', *Nederlandsch-Indië Oud en Nieuw*, 12 (11), 343-57.
- Helms, Ludvig Verner (1882): *Pioneering in the Far East and Journeys to California in 1849 and to the White Sea in 1878* (London: W. H. Allen).
- Heng, Leong Sau (1990): 'Collecting Centres, Feeder Points and Entrepôts in the Malay Peninsula, c.1000 B.C.-A.D. 1400', in J. and J. Villiers Kathirithamby-Wells (ed.),

The Southeast Asian Port and Polity: Rise and Demise (Singapore: Singapore University Press), 17-38.

Heng, Derek Thiam Soon (2006): 'Export Commodity and Regional Currency: The Role of Chinese Copper Coins in the Melaka Straits, Tenth to Fourteenth Centuries', *Journal of Southeast Asian Studies*, 37 (2), 179-203.
<<http://journals.cambridge.org/action/displayAbstract?fromPage=online&aid=438099&fulltextType=RA&fileId=S0022463406000518>>

--- (2008): 'Shipping, Customs Procedures, and the Foreign Community: The 'Pingzhou Ketan' on Aspects of Guangzhou's Maritime Economy in the Late Eleventh Century', *Journal of Song-Yuan Studies*, 38 1-38.
<http://muse.jhu.edu/journals/journal_of_song_yuan_studies/v038/38.heng.html>

--- (2009): *Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth throughout the Fourteenth Century* (Ohio University Research in International Studies; Southeast Asia Series, 121; Athens: Ohio University Press).

Higham, Charles (1996): *The Bronze Age of Southeast Asia* (Cambridge World Archaeology; Cambridge: Cambridge University Press).

--- (2004): 'Mainland Southeast Asia from the Neolithic to the Iron Age', in Ian C. and Peter Bellwood Glover (ed.), *Southeast Asia: From Prehistory to History* (Abington, New York: RoutledgeCurzon), 41-67.

Hitchcock, Michael (1992): 'Research Report on Indonesian and Tanzanian Maritime Links', *Indonesia Circle*, 21 (59), 62-67.
<<http://www.informaworld.com/10.1080/03062849208729793>>

Hoogervorst, Tom (2012): 'Southeast Asia in the Ancient Indian Ocean World: Combining Historical Linguistic and Archaeological Approaches', PhD Thesis (University of Oxford).

Hornell, James (1920): 'The Outrigger Canoes of Indonesia', *Madras Fisheries Bulletin*, 12, 43-114.

--- (1934): 'Indonesian Influence on East African Culture', *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 64, 305-32.
<<http://www.jstor.org/stable/2843812>>

--- (1943): 'Outrigger Devices: Distribution and Origin', *Journal of the Polynesian Society*, 52 (3), 91-100.

<http://www.jps.auckland.ac.nz/document/Volume_52_1943/Volume_52,_No._3/Out_rigger_devices%3A_distribution_and_origin,_by_James_Hornell,_p_91-100/p1>

Horridge, Adrian (1978): *The Design of Planked Boats of the Moluccas* (Maritime Monographs, 38; Greenwich: National Maritime Museum).

--- (1979a): *The Konjo Boatbuilders and the Bugis Perahu of South Sulawesi* (Maritime Monographs, 40; Greenwich: National Maritime Museum).

--- (1979b): *The Lambo or Perahu Boti: A Western Ship in an Eastern Setting* (Maritime Monographs, 39; Greenwich: National Maritime Museum).

--- (1981): *The Prah: Traditional Sailing Boat of Indonesia* (Kuala Lumpur: Oxford University Press).

--- (1982): *The Lashed Lug Boat of the Eastern Archipelago* (Maritime Monographs, 54; Greenwich: National Maritime Museum).

--- (1986a): *Sailing Craft of Indonesia* (Singapore: Oxford University Press).

--- (1986b): 'A Summary of Indonesian Canoe and Prah Ceremonies', *Indonesia Circle*, 14 (39), 3-17. <<http://dx.doi.org/10.1080/03062848608729627>>

--- (1987): *Outrigger Canoes of Bali and Madura, Indonesia* (Bernice P. Bishop Museum Special Publications, 77; Honolulu: University of Hawai'i Press).
<<http://books.google.co.uk/books?id=p7K0AAAAIAAJ>>

--- (2006): 'The Austronesian Conquest of the Sea — Upwind', in Peter Bellwood, James J. Fox, and Darrell Tryon (eds.), *The Austronesians* (Canberra: The Australian National University; ANU E Press), 143-60.

Houben, V.J.H. (1992): 'Java and the Java Sea: Historical Perspectives', in V.J.H. Houben, H.M.J. Maier, and Willem van der Molen (eds.), *Looking in Odd Mirrors* (Leiden: Vakgroep Talen en Culturen van Zuidoost-Azië en Oceanië), 212-40.

--- (2002): 'Java in the 19th Century: Consolidation of a Territorial State', in Howard Dick et al. (ed.), *The Emergence of a National Economy: An Economic History of Indonesia, 1800-2000* (Honolulu: University of Hawai'i Press).
<<https://books.google.co.id/books?id=4JwE91L4L7IC&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>>

Houben, V.J.H.; Maier, H.M.J.; and Molen, Willem van der (eds.) (1992): *Looking in Odd Mirrors: The Java Sea* (Semaian, 5; Leiden: Vakgroep Talen en Culturen van Zuidoost-Azië en Oceanië).

Hourani, G.F. (1963): *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Medieval Time*

(Beirut: Khayats).

Howard, Frank (1979): *Sailing Ships of War, 1400-1860* (New York; Greenwich: Mayflower Books; Conway Maritime Press).

Huntingford, G.W.B. (1980 [1976]): *The Periplus of the Erythraean Sea* (2nd Series, No.151; London: The Hakluyt Society).

Irwin, Geoffrey (2008): 'Pacific Seascapes, Canoe Performance, and a Review of Lapita Voyaging with Regard to Theories of Migration', *Asian Perspectives*, 47 (1), 12-27.
<<https://scholarspace.manoa.hawaii.edu/bitstream/handle/10125/17277/AP-v47n1-12-27.pdf?sequence=1>>

Jonge, J.K.J. de (ed.), (1865): *De Opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indie: Verzameling van onuitgegeven stukken uit het Oud-Koloniaal Archief* (3; _s Gravenhage; Amsterdam: Martinus Nijhoff; Ferderik Muller).
<<http://digital.staatsbibliothek-berlin.de/suche?queryString=PPN685769461>>

Kern, R.A. (1952): 'Pati Unus en Sunda', *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, 108 (2), 124-31.
<<http://booksandjournals.brillonline.com/content/journals/10.1163/22134379-90002435>>

Kimura, Jun (2010): 'Historical Development of Shipbuilding Technologies in East Asia', in Jun Kimura (ed.), *Shipwreck Asia* (Adelaide: Maritime Archaeology Program, Flinders University), 1-25. <<http://www.shipwreckasia.org/wp-content/uploads/Chapter1.pdf>>

--- (ed.), (2010): *Shipwreck Asia: Thematic Studies in East Asian Maritime Archaeology* (Adelaide: Maritime Archaeology Program, Flinders University).

--- (2011a): 'Principles in East Asian Shipbuilding Traditions', PhD Thesis (Flinders University).

--- (2011b): 'East Asian Shipbuilding Traditions and its Historical Evolvment', *Asia-Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage Proceedings*.
<<http://www.themua.org/collections/items/show/1261>>.

Kirch, Patrick V. (1991): 'Prehistoric Exchange in Western Melanesia', *Annual Review of Anthropology*, 20, 141-65. <<http://www.jstor.org/stable/2155797>>

--- (1997): *The Lapita People* (London, Cambridge MA: Blackwell).

--- (2010): 'Peopling of the Pacific: A Holistic Anthropological Perspective', *Annual Review*

of *Anthropology*, 39, 131-48.
<<http://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev.anthro.012809.104936?journalCode=anthro>>

Knaap, Gerrit J. (1989): *Transport, 1819-1940* (Changing Economy in Indonesia: A Selection of Statistical Source Material from the Early 19th Century up to 1940, 9; Amsterdam: Royal Tropical Institute). <<https://books.google.co.id/books?id=ZS-xAAAAIAAJ>>

--- (1996): *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Jawa around 1775* (Leiden: KITLV Press).

--- (1999): 'Shipping and Trade in Java, c. 1775: A Quantitative Analysis', *Modern Asian Studies*, 33 (2), 405-20. <<http://dx.doi.org/10.1017/S0026749X99003078>>

--- (2002): 'Kora-Kora en Kruitdamp: De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Oorlog en Vrede in Ambon', in Gerrit Knaap and Ger Teitler (eds.), *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen Oorlog en diplomatie* (Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde 197; Leiden: KITLV Uitgeverij), 257-82.

--- (2003): 'Headhunting, Carnage and Armed Peace in Amboina, 1500-1700', *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 46 (2), 165-92.

Knaap, Gerrit J. and Sutherland, Heather (2004): *Monsoon Traders: Ships, Skippers and Commodities in Eighteenth-Century Makassar* (Verhandelingen van het Koninklijke Instituut voor Taal-, Land, en Volkenkunde, 224; Leiden: KITLV Press).

Korthals Altes, W.L. (1991): *General Trade Statistics 1822-1940* (Changing Economy in Indonesia: A Selection of Statistical Source Material from the Early 19th Century up to 1940, 12a; Amsterdam: Royal Tropical Institute).

Laughton, Leonard G. Carr (2011 [1925]): *Old Ship Figure-Heads and Sterns* (New York [London]: Dover Publications [Halton and Truscott]). <<http://books.google.co.uk/books?id=4tmS5RbvcXsC>>

Lee, Kam Hing (1986): 'The Shipping Lists of Dutch Melaka: A Source for the Study of Coastal Trade and Shipping in the Malay Peninsula During the 17th and 18th Centuries', in Mohd. Y. Hashim (ed.), *Kapal dan Harta Karam* (Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia), 53-76.

Lejju, B. Julius; Robertshaw, Peter; and Taylor, David (2006): 'Africa's Earliest Bananas?', *Journal of Archaeological Science*, 33 (1), 102-13. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/B6WH8-4H21KK1->

1/2/5c9ebd1a30cfb4892f3b67adc3118a4f>

Leur, J.C. van (1967 [1955]): *Indonesian Trade and Society* (Den Haag: Koninklijk Instituut voor de Tropen; W. van Hoeve).

Lewis, D. (1972): *We, the Navigators: The Ancient Art of Landfinding in the Pacific* (Canberra: Australian National University Press).

Liebner, Horst H. (1990): 'Istilah-Istilah Kemaritiman dalam Bahasa-Bahasa Buton', in Husen Abas and T. David Andersen (eds.), *Bahasa-Bahasa Daerah Sulawesi dalam Konteks Bahasa Nasional: Prosiding Konferensi dan Seminar Nasional ke-5 Masyarakat Linguistik Indonesia* (Ujung Pandang: Proyek Kerjasama UNHAS-SIL), 99-116.

<[\[indonesia.org/images/files/BeberapaIstilahKemaritimandalamBahasa.pdf\]\(http://linguistik-indonesia.org/images/files/BeberapaIstilahKemaritimandalamBahasa.pdf\)>](http://linguistik-</p></div><div data-bbox=)

--- (1992): 'Die Terminologie des Schiffsbauens und der Seefahrt im Konjo, einer Sprache Süd-Sulawesis', M.A. Thesis (Universität zu Köln).

--- (1993): 'Remarks about the Terminology of Boatbuilding and Seamanship in some Languages of Southern Sulawesi', *Indonesian Circle*, 59/60, 18-44.

--- (1996): 'Beberapa Catatan tentang Pembuatan Perahu dan Pelayaran di Daerah Mandar, Sulawesi Selatan', (Ujung Pandang: Proyek Penelitian dan Pengembangan Masyarakat Pantai, Universitas Hasanuddin).

--- (2003): 'Berlayar ke Tompoq Tikkaq: Sebuah Episode La Galigo', in Nurhayati Rahman et al. (ed.), *La Galigo*, 373-414.

--- (2004): *Hamil dengan Sebuah Perahu: Pembuatan Perahu di Tana Beru, Sulawesi Selatan [Interactive Presentation]* (Jakarta: Badan Riset Kelautan dan Perikanan).

--- (2005a): 'Indigenous Concepts of Orientation of South Sulawesi Sailors', *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, 161 (2/3), 269-317.

<<http://booksandjournals.brillonline.com/content/10.1163/22134379-90003710>>

--- (2005b): 'Perahu-Perahu Tradisional Nusantara: Suatu Tinjauan Perkapalan dan Pelayaran', in Edi Sedyawati (ed.), *Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim* (Jakarta: Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Nonhayati, Badan Riset Kelautan dan Perikanan; Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya, Universitas Indonesia), 53-124.

--- (2006): 'Ekskavasi Kapal Tenggelam di Perairan Utara Cirebon: Analisis Awal Temuan Ilmiahnya', (Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Non-Hayati, Badan Riset Kelautan dan Perikanan, Dep. Kelautan dan Perikanan).

- (2014): 'The Siren of Cirebon: A Tenth-Century Trading Vessel Lost in the Java Sea', (PhD Thesis, University of Leeds).
- Liebner, Horst H. and Rahman, Ahmad (1998): 'Pola Pengonsepan Pengetahuan Tradisional: Suatu Lontaraq Orang Bugis tentang Pelayaran ', *Kesasteraan Bugis dalam Dunia Kontemporer* (Makassar).
- Logan, J.R. (ed.) (1849-1851): 'The Piracy and Slave Trade of the Indian Archipelago', *Journal of the Indian Archipelago and Eastern Asia*, 3; 4; 5, 581-8, 629-36; 45-52, 144-62, 400-10, 617-28, 734-46; 374-82.
<<http://books.google.co.id/books?id=WXMEAAAAQAAJ&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>>
- Lombard, Denys (2005): *Nusa Jawa: Silang Budaya*, 3 vols. (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama; Forum Jakarta-Paris; École française d'Extrême-Orient).
- (2006): *Kerajaan Aceh Zaman Sultan Iskandar Muda (1607-1636)* (Jakarta: Kepustakaan Puler Gramedia; École française d'Extrême-Orient).
- Longuet, Rohani (2009): 'Update on Boats and Boat-Building in the Estuary of the Trengganu River, 1972-2005', in H.S. Barlow (ed.), *Boats, Boatbuilding and Fishing in Malaysia* (Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society), 338-65.
- Lukmantara, Adeng 'Naskah Bujangga Manik',
<<http://sundasiabah.blogspot.com/2013/04/naskah-bujangga-manik.html>>.
- Mahdi, Waruno (1994a): 'Some Austronesian Maverick Protoforms with Culture-Historical Implications: I', *Oceanic Linguistics*, 33 (1), 167-229.
<<http://www.jstor.org/stable/3623005>>
- (1994b): 'Some Austronesian Maverick Protoforms with Culture-Historical Implications: II', *Oceanic Linguistics*, 33 (2), 431-90. <<http://www.jstor.org/stable/3623137>>
- (1999): 'The Dispersal of Austronesian Boat Forms in the Indian Ocean', in Roger Blench and Matthew Spriggs (eds.), *Archaeology and Language III: Artefacts, Languages and Texts* (London, New York: Routledge), 144-79.
- (in press a): 'Pre-Austronesian Origins of Seafaring in Insular Southeast Asia', in Andrea Acri, Roger Blench, and Alexandra Landmann (eds.), *Spirits and Ships: Cultural Transfers in Early Monsoon Asia* (Singapore: ISEAS Publishing).
<https://www.academia.edu/16156960/Pre-Austronesian_origins_of_seafaring_in_Insular_Southeast_Asia?auto=download&cam

paign=weekly_digest>

--- (in press b): 'Origins of Southeast Asian Shipping and Maritime Communication across the Indian Ocean', in Gwyn Campbell (ed.), *Early Exchange between Africa and the Wider Indian Ocean World* (Palgrave Series in Indian Ocean World Studies; New York: Palgrave Macmillan).
<https://www.academia.edu/16081800/Origins_of_Southeast_Asian_Shipping_and_Maritime_Communication_across_the_Indian_Ocean>

Malinowski, Bronislaw (1922): *Argonauts of the Western Pacific* (London: George Routledge and Sons). <<https://archive.org/details/argonautsofthewe032976mbp>>

Manguin, Pierre-Yves (1980): 'The Southeast Asian Ship: An Historical Approach', *Journal of Southeast Asian Studies*, 11, 266-76.

--- (1984): 'Relationship and Cross-Influence between South-East Asian and Chinese Shipbuilding Traditions', *Final Report, SPAFA Workshop on Shipping and Trade Networks in Southeast Asia* (Bangkok: SPAFA), 197-212.

--- (1985a): *Sewn-plank Craft of Southeast Asia: A Preliminary Review* (Archaeological Series, 10; Greenwich: National Maritime Museum).

--- (1985b): 'Research on the Ships of Srivijaya: A Progress Report', *SPAFA Consultative Workshop on Archaeological and Environmental Studies on Srivijaya. September 16-30, 1985*.

--- (1988): 'Of Fortresses and Galleys: The 1568 Acehnese Siege of Melaka, after a Contemporary Bird's-Eye View', *Modern Asian Studies*, 22 (3 [Special Issue: Asian Studies in Honour of Professor Charles Boxer]), 607-28.

--- (1989a): 'The Trading Ships of Insular Southeast Asia: New Evidence from Indonesian Archaeological Sites', *Proceedings, Pertemuan Ilmiah Arkeologi V, Yogyakarta 1989* (1; Jakarta: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia), 200-20.

--- (1993a): 'Pre-modern Southeast Asian Shipping in the Indian Ocean: The Maldivian Connection', *Conference: New Directions in Maritime History* (Fremantle).

--- (1993b): 'Trading Ships of the South China Sea: Shipbuilding Techniques and their Role in the History of the Development of Asian Trade Networks', *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 36 (3), 253-80.
<<http://www.jstor.org/stable/3632633>>

--- (1993c): 'The Vanishing Jong: Insular Southeast Asian Fleets in Trade and War (Fifteenth to Seventeenth Centuries)', in Anthony Reid (ed.), *Southeast Asia in the Early Modern*

- Era* (Ithaca: Cornell University Press), 197-213.
- (1995): 'The Southeast Asian Ship: An Historical Approach', in Felipe Fernández-Armesto (ed.), *The Global Opportunity* (Aldershot: Variorum), 33-43.
 - (1996a): 'Southeast Asian Shipping in the Indian Ocean during the First Millenium A.D.', in Himanshu Prabha Ray and Jean-Francois Salles (eds.), *Tradition and Archaeology* (New Delhi: Manohar), 181-98.
 - (2000): 'City-States and City-State Cultures in pre-15th Century Southeast Asia', in Mogens Herman Hansen (ed.), *A Comparative Study of Thirty City-State Cultures: An Investigation*.
 - (2004): 'The Archaeology of Early Maritime Polities of Southeast Asia', in Ian C. and Peter Bellwood Glover (ed.), *Southeast Asia: From Prehistory to History* (Abington, New York: RoutledgeCurzon), 282-313.
 - (2009a): 'Perahu Majapahit: A Presentation', *Mencari Bentuk Kapal Majapahit* (Jakarta, 2009-06-29).
 - (2009b): 'The Boat Remains of Punjulharjo: A Preliminary Report', (Paris: Ecole française d'Extrême-Orient).
 - (2010): 'New Ships for New Networks: Trends in Shipbuilding in the South China Sea in the 15th and 16th Centuries', in Geoff Wade (ed.), *Southeast Asia in the Fifteenth Century: The Ming Factor* (Singapore: NUS Press), 333-58.
 - (2012a): 'Asian Ship-Building Traditions in the Indian Ocean at the Dawn of European Expansion', in Om Prakash (ed.), *The Trading World of the Indian Ocean, 1500-1800* (Calcutta: Centre for Studies in Civilisations (Project on History of Science, Philosophy and Culture in Indian Civilisation)), 549-81.
 - (2012b): 'Lancaran, Ghurab and Ghali: Mediterranean Impact on War Vessels in Early Modern Southeast Asia ', in Geoff Wade and Li Tana (eds.), *Anthony Reid and the Study of the Southeast Asian Past* (Singapore: Institute of Southeast Asian Studies; ISEAS Publishing), 146-82.
<http://books.google.co.id/books?hl=en&lr=&id=XNsk7tLkMU4C&oi=fnd&pg=PA146&dq=malacca+java+attack+jepara+1513&ots=am-JSf8qIR&sig=TZ4j7vJgfTCaAX1vUINynPuo4bs&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false>
- Manguin, Pierre-Yves; Mani, A.; and Wade, Geoff (eds.) (2011): *Early Interactions between South and Southeast Asia: Reflections on Cross-Cultural Exchange* eds. Tansen Sen

and Geoff Wade (Nalanda-Sriwijaya Series, Singapore, New Delhi: ISEAS Publishing, Manohar).

Mansveldt, U.M.F. (1938): 'De Prauwvaart in de 19de Eeuw', *Koloniale Studien*, 22, 89-102.

Martin, Henry Byam Sir (1981): *The Polynesian Journal of Captain Henry Byam Martin, R.N. in Command of H.M.S. Grampus - 50 Guns at Hawaii and on Station in Tahiti and the Society Islands, August 1846 to August 1847 / illustrated with water colours ... from the originals by Captain Martin* (Canberra: Australian National University Press).

Marwati, Djoened Poesponegoro, et al. (2008): *Sejarah Nasional Indonesia: Edisi Pemukhtahiran*, 6 vols. (Jakarta: Balai Pustaka).
<http://books.google.co.id/books?id=LReVFTELXcwC&dq=Sejarah+Nasional+Indonesia+II&source=gbs_navlinks_s>

Mathers, William M. and Flecker, Michael (eds.) (1997): *The Archaeological Recovery of the Java Sea Wreck* (Singapore: Nautical Explorations).
<http://pacificsearesources.com/Java_Sea_Wreck_AR.pdf>

Matthes, Benjamin F. (1859a): *Makassaarsch-Hollandsch Woordenboek, met Hollandsch-Makassaarsche Woordenlijst ...* (Amsterdam Nederlandsch Bijbelgenootschap; Frederik Muller).

--- (1869): *Over de Wadjorezen met hun Handels- en Scheepswetboek* (Makassar: Hartrop).

Matthes, Benjamin F. and Schr der, C. A. (1859b): *Ethnographische Atlas, Bevattende Afbeeldingen van Voorwerpen ...* (Amsterdam: Nederlandsch Bijbelgenootschap; Frederik Muller).

Mbida, Christophe M., et al. (2000): 'Evidence for Banana Cultivation and Animal Husbandry During the First Millennium BC in the Forest of Southern Cameroon', *Journal of Archaeological Science*, 27, 151-62.

Meilink-Roelofsz, A.P. (1962): *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff).
<https://books.google.co.id/books?id=At_uCAAQBAJ>

Miksic, John N. (1990): *Borobudur: Golden Tales of the Buddhas* (Singapore: Periplus).

Mukhlis and Macknight, C. C. (1979): 'A Bugis Manuscript about Praus', *Archipel*, 18, 271-82. </web/revues/home/prescript/article/arch_0044-8613_1979_num_18_1_1515

- Munoz, Paul Michel (2006): *Early Kingdoms of the Indonesian Archipelago and the Malay Peninsula* (Singapore: Editions Didier Millet).
- Murray, Peter (2004): *The Saga of Sydney Opera House: The Dramatic Story of the Design and Construction of the Icon of Modern Australia* (London: Sponm Press; Taylor & Francis). <<https://books.google.co.id/books?id=sh0nNzcLm1oC>>
- Naerssen, F. H. van and Iongh, R.C. de (1977): *The Economic and Administrative History of Early Indonesia* (Handbook of Oriental Studies. Section 3: Southeast Asia, 7; Leiden, Köln: E.J. Brill).
- National, Geospatial-Intelligence Agency (2005): *Borneo, Jawa, Sulawesi, and Nusa Tenggara* (Sailing Directions (Enroute), 163; Bethesda: National Geospatial-Intelligence Agency).
- (2013b): *South China Sea and Gulf of Thailand* (Sailing Directions (Enroute), 161; Springfield: National Geospatial-Intelligence Agency).
- Needham, Joseph (1970a [1960]): 'The Chinese Contribution to the Development of the Mariner's Compass', in Joseph Needham, et al. (eds.), *Clerks and Craftsmen in China and the West* (Cambridge: Cambridge University Press [Communication to the Congresso Internacional de Historia dos Descobrimentos, Lisbon]), 239-49.
- (1970b [1960]): 'The Chinese Contribution to Vessel Control', in Joseph Needham, et al. (eds.), *Clerks and Craftsmen in China and the West* (Cambridge: Cambridge University Press), 250-62.
- Needham, Joseph; Wang, Ling; and Lu, Gwei-Djen (1971): *Civil Engineering and Nautics*, ed. Joseph Needham (Science and Civilisation in China, 4, part III; Cambridge: Cambridge University Press).
- Needham, Joseph, et al. (1970): *Clerks and Craftsmen in China and the West: Lectures and Addresses on the History of Science and Technology* (Cambridge: Cambridge University Press).
- Neumann, Katharina and Hildebrand, Elisabeth (2009): 'Early Bananas in Africa: The State of the Art', *Ethnobotany Research and Applications*, 7, 353-62.
<www.ethnobotanyjournal.org/vol7/i1547-3465-07-353.pdf>
- Neyret, Jean (1976): *u n n n*, 2 vols. (Paris: Association des Amis des Musees de la Marine).

- Noorduyn, Jacobus (1982): 'Bujangga Manik's Journey Through Java: Topographical Data from an Old Sundanese Source', *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, 138 (4), 413-42.
- Nooteboom, C. (1932): *De Boomstamkano in Indonesie* (Leiden: N.V. Boekhandel en Drukkerij).
- (1940): 'Vaartuigen van Mandar', *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde*, 80, 22-33.
- (1951): *Perihal Perkapalan dan Pelajaran di Indonesia* (Jakarta: De moderne Boekhandel Indonesia).
- Nordholt, Henk Schulte (1981): 'The Mads Lange Connection: A Danish Trader on Bali in the Middle of the Nineteenth Century: Broker and Buffer', *Indonesia*, 32, 16-47.
- Nugroho, Widyanto Dwi (2009): 'Identifikasi Kayu Perahu Kuna Situs Punjulharjo, Rembang Jawa Tengah', *Berkala Arkeologi* 29, 15-27.
- Oppenheimer, Stephen (2004): *Out of Eden: The Peopling of the World* (London: Robinson).
- O'Reilly, Dougal J.W. (2007): *Early Civilizations of Southeast Asia*, ed. Charles Higham (Archaeology of Southeast Asia, 1; Lanham, New York, Toronto, Plymouth: AltaMira Press, Rowman and Littlefield Publishers).
- Ozanne-Rivierre, Françoise (1999): 'Spatial Orientation in some Austronesian Languages', in Catherine Fuchs and Stéphane Robert (eds.), *Language Diversity and Cognitive Representations* (Amsterdam: John Benjamins Publishing), 73-84.
<<https://books.google.co.id/books?id=4WRCAAAAQBAJ>>
- Palm, C.H.M. (1962): 'Vaartuigen en Visvangst van Anjar Lor, Bantam, West-Java', *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, 118 (2), 215-70.
- Paris, François Edmond (1843): *Essai sur la construction navale des peuples extra-europeens* (Paris: Arthus Bertrand).
- Pawley, Andrew K. (2007): 'Recent Research on the Historical Relationships of the Papuan Languages, or, What Does Linguistics Say about the Prehistory of Melanesia?', in Jonathan S. Friedlaender (ed.), *Genes, Language, and Culture History in the Southwest Pacific* (New York: Oxford University Press), 36-60.
- Pelly, U. (1975): *Ara dengan Perahu Bugisnya* (Ujung Pandang: Pusat Latihan Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial, Universitas Hasanuddin).

- Phillips, Carla Rahn (1994): 'The Caravel and the Galleon', in Robert Gardiner and Richard W. Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons: The Sailing Ship 1000-1600* (Conway's History of the Ship; London: Conway Maritime Press), 91-114.
- Pires, Tome [Armando Cortesao, ed.] ([1515] 1944): *The Suma Oriental of Tomé Pires: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1515, and The Book of Francisco Rodrigues, Rutter of a Voyage in the Red Sea, Nautical Rules, Almanack and Maps, Written and Drawn in the East before 1515*, 2 vols. (London: Hakluyt Society).
- Poelinggomang, Edward L. (2002): *Makassar Abad XIX: Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia).
- Pomey, Patrice (2011): 'Defining a Ship: Architecture, Function, and Human Space', in A. Catsambis, B. Ford, and D.L. Hamilton (eds.), *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology* (New York: Oxford University Press), 26-46.
- Pradjoko, D., et al. (2013): *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia* (Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan). <<https://books.google.co.id/books?id=vbyzBgAAQBAJ>>
- Purbatjaraka, Purnadi (1961): 'Shahbandars in the Archipelago', *Journal of Southeast Asian History*, 2 (2), 1-9.
- PUSPINDO (ed.), (2002 [1990]): *Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia* 2 vols. (Jakarta: Yayasan Puspindo).
- Pyrek, Cathleen C. and Feinberg, Richard (2016): 'The Vaeakau-Taumako Wind Compass as Part of a "Navigational Toolkit"', *Structure and Dynamics: eJournal of Anthropological and Related Sciences*, 9 (1). <<http://www.escholarship.org/uc/item/1114c5xp>>
- Quatrefages, Bruno (1994-5): 'Ethnographie du Sande' chez les Mandar, Celebes-Sud, Indonesie', M.A. Thesis (Universite Paul Valery).
- Raffles, Thomas Stamford (1818): 'On the Meláyu Nation, with a Translation of its Maritime Institutions', *Asiatick Researches*, 12, 102-58. <<http://books.google.co.id/books?id=hCIJAAAAQAAJ&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>>
- Reid, Anthony (1992): 'The Rise and Fall of Sino-Javanese Shipping', in V.J.H. Houben,

- H.M.J. Maier, and Willem van der Molen (eds.), *Looking in Odd Mirrors* (Leiden: Vakgroep Talen en Culturen van Zuidoost-Azië en Oceanië), 177-211.
- Ridder, Jan (1988): *Maritime Trade Networks in Transition: The Bugis of South Sulawesi* (Wageningen: Universitas Wageningen).
- Rieth, Eric (2009): "'To Design" and "To Build" Mediaeval Ships (Fifth To Fifteenth Centuries)', in H. Nowacki and W. Lefèvre (eds.), *Creating Shapes in Civil and Naval Architecture: A Cross-Disciplinary Comparison* (Leiden: Brill).
- (2011): 'Mediterranean Ship Design in the Middle Ages', in Alexis Catsambis, Ben Ford, and Donny L. Hamilton (eds.), *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology* (New York: Oxford University Press), 406-25.
- Rosenberg, Hans (1943): 'Political and Social Consequences of the Great Depression of 1873-1896 in Central Europe', *The Economic History Review*, 13 (1/2), 58-73.
<<http://www.jstor.org/stable/2590515>>
- Rouffaer, G.P. (1899): 'Het Tijdperk van Godsdienstovergang (1400-1600) in den Maleischen Archipel: Waneer is Madjapahit Gevallen?', *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, 50 (1), 111-99.
<<http://booksandjournals.brillonline.com/content/journals/10.1163/22134379-90000008>>
- Rouffaer, Gerret P. and Ijzerman, Jan W. (eds.) (1915-1929): *De Eerste Schipvaart der I n n - n onder Cornelis de Houtman, 1595-1597: Journalen, Documenten en andere Bescheiden* (Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, 3 vols.: 7, 25, 32; 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff).
- Rover, Arend de and Brommer, Bea (eds.) (2008): *Grote Atlas van de Verenigde Oost-Indische Compagnie / Comprehensive Atlas of the Dutch United East India Company* (3 vols.; 's-Gravenhage: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap; Asia Maior).
- Sand, Christophe and Sheppard, Peter J. (2000): 'Long Distance Prehistoric Obsidian imports in New Caledonia: Characteristics and Meaning', *Comptes Rendus de l'Académie des Sciences -Series IIA - Earth and Planetary Science* ., 331, 235-43.
<https://www.researchgate.net/publication/223883219_Long_distance_prehistoric_obsidian_imports_in_New_Caledonia_Characteristics_and_meaning>
- Sangkala, Bumi 'Bujangga Manik: Prabu Jaya Pakuan 1-10',

<http://bumisangkala.blogspot.com/2011/11/bujangga-manik-perjalanan-seorang_2086.html>.

Schmitt, Eberhard; Schleich, Thomas; and Beck, Thomas (eds.) (1988): *Kaufleute als Kolonialherren: Die Handelswelt der Niederländer vom Kap der Guten Hoffnung bis Nagasaki 1600-1800* (Bamberg: C.C. Buchner).

Schoff, Wilfred H. (1912): *The Periplus of the Erythraean Sea: Travel and Trade in the Indian Ocean by a Merchant of the First Century* (New York: Longmans, Green, and Co.).

--- (1917): 'Navigation to the Far East under the Roman Empire', *Journal of the American Oriental Society*, 37, 240-49. <<http://www.jstor.org/stable/592924>>

Selvakumar, Veerasamy (2011b): 'Contacts between India and Southeast Asia in Ceramic and Boat Building Traditions', in Pierre-Yves Manguin, A. Mani, and Geoff Wade (eds.), *Early Interactions between South and Southeast Asia* (Singapore, New Delhi: ISEAS Publishing, Manohar), 197-220.

Senft, Gunter (ed.), (1997): *Referring to Space: Studies in Austronesian and Papuan Languages* (Oxford Studies in Anthropological Linguistics, 11; Oxford: Clarendon Press).

Setiawan, Hawe (2010): 'Bujangga Manik dan Studi Sunda'. <http://file.upi.edu/Direktori/FPBS/JUR._PEND._BAHASA_DAERAH/HAWE_SETIAWAN/makalah/Bujangga_Manik.pdf>.

Sheppard, Peter J.; Chiu, Scarlett; and Walter, Richard (2015): 'Re-dating Lapita Movement into Remote Oceania', *Journal of Pacific Archaeology*, 6 (1), 26-36. <https://www.researchgate.net/profile/Peter_Sheppard/publication/275213760_Re-dating_Lapita_movement_in_Remote_Oceania/links/55d3e03008aec1b0429f3f8d.pdf>

Sherry, Norman (1964): "'Rajah Laut" - A Quest for Conrad's Source', *Modern Philology*, 62 (1), 22-41. <http://www.jstor.org/stable/435755?seq=1#page_scan_tab_contents>

Soares, Pedro A., et al. (2016): 'Resolving the Ancestry of Austronesian-Speaking Populations', *Human Genetics*, 135 (3), 309-26]; <http://dx.doi.org/10.1007/s00439-015-1620-z>; <<http://dx.doi.org/10.1007/s00439-015-1620-z>>

Solheim, Wilhelm G. II (1992): 'Nusantao Traders Beyond Southeast Asia', in Ian C. Glover,

- Pornchai Suchitta, and John Villiers (eds.), *Early Metallurgy, Trade and Urban Centres in Thailand and Southeast Asia* (Bangkok: White Lotus), 199-212.
- Specht, Jim, et al. (2014): 'Deconstructing the Lapita Cultural Complex in the Bismarck Archipelago', *Journal of Archaeological Research*, 22 (2), 89-140.
<<http://dx.doi.org/10.1007/s10814-013-9070-4>>
- Spriggs, Matthew (1984): 'The Lapita Cultural Complex: Origins, Distribution, Contemporaries and Successors', *The Journal of Pacific History*, 19 (4), 202-23.
<<http://www.jstor.org/stable/25168558>>
- (2006): 'The Lapita Culture and Austronesian Prehistory in Oceania', in Peter Bellwood, James J. Fox, and Darrell Tryon (eds.), *The Austronesians* (Canberra: The Australian National University; ANU E Press), 119-42.
- Spriggs, Matthew, et al. (2011): 'Obsidian Sources and Distribution Systems in Island Southeast Asia: A Review of Previous Research', *Journal of Archaeological Science*, 38, 2873-81.
<https://www.researchgate.net/profile/Christian_Reepmeyer/publication/251565008_Obsidian_sources_and_distribution_systems_in_Island_Southeast_Asia_A_review_of_previous_research/links/0046353095a2aaa3bb000000.pdf>
- Stead, Roderick and Dizon, Eusebio Z. (2011): 'A National Cultural Treasure Revisited – Re-assessing the ‘Balangay’ Boat Discoveries', *Asia-Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage Proceedings*.
<<http://www.themua.org/collections/items/show/1240>>, accessed 2011-11-29.
- Stimson, J.F. and Marshall, Donald S. (2013): *A Dictionary of Some Tuamotuan Dialects of the Polynesian Language* (Amsterdam: Springer Netherlands).
<<https://books.google.co.id/books?id=zqjqCAAAQBAJ>>
- Su, Bing, et al. (2000): 'Polynesian Origins: Insights from the Y Chromosome', *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 97 (15), 8225-28. <<http://www.jstor.org/stable/122881>>
- Sugeng, Riyanto (2010): 'Perahu Kuna Punjulharjo dan Arkeologi Maritim Nusantara', *Jurnal Penelitian Arkeologi*, 6, 2-13.
- Sutherland, W. (1711): *The Ship-Builders Assistant: Or, some Essays towards Compleating the Art of Marine Architecture* (London: A. Bell).

- Tanuridjo, Daud Aris (2006): 'The Dispersal of Austronesian-Speaking-People and the Ethnogenesis of Indonesian People', in Truman Simanjuntak, et al. (eds.), *Austronesian Diaspora and the Ethnogenesis of People in Indonesian Archipelago* (Jakarta: Indonesian Institute of Sciences), 99-106.
- Thompson, J. and Taylor, A. (1980): *Polynesian Canoes and Navigation* (Laie: Institute for Polynesian Studies).
- Timmermann, Axel and Friedrich, Tobias (2016): 'Late Pleistocene Climate Drivers of Early Human Migration', *Nature*, advance online publication. <<http://dx.doi.org/10.1038/nature19365>>
- Tofanelli, Sergio, et al. (2009): 'On the Origins and Admixture of Malagasy: New Evidence from High-Resolution Analyses of Paternal and Maternal Lineages', *Molecular Biology and Evolution*, 26 (9), 2109-24. <<http://mbe.oxfordjournals.org/cgi/content/abstract/26/9/2109>>
- Touwen, Jeroen (2001): *Shipping and Trade in the Java Sea Region, 1870-1940: A Collection of Statistics on the Major Java Sea Ports* (Leiden: KITLV Press).
- Tykot, Robert H. and Chia, Stephen (1996): 'Long-Distance Obsidian Trade in Indonesia', *MRS Online Proceedings Library*, 462. <<http://dx.doi.org/10.1557/PROC-462-175>>
- Underhill, Harold A. (1988 [1955]): *Sailing Ships and Rigging* (Glasgow: Brown, Son and Ferguson).
- Unger, Richard W. (1994): 'The *Fluit*: Specialist Cargo Vessels 1500 to 1650', in Robert Gardiner and Richard W. Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons* (London: Conway Maritime Press), 115-30.
- Utomo, Bambang Budi (2002): 'Perahu: Sarana Penyebaran Budaya di Nusantara Masa Lampau', in Bambang Budi Utomo, Susanto Zuhdi, and Widiati (eds.), *Jejak-Jejak Tinggalan Budaya Maritim Nusantara* (Jakarta: Balai Lelang Indonesia), 1-6.
- (ed.), (2008): *Kapal Karam Abad ke-10 di Laut Jawa Utara Cirebon* (Jakarta: Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam).
- Valenti, Vincent N. (2009): 'Transitions in Medieval Mediterranean Shipbuilding: A Reconstruction of the Nave Quadra of the Michael of Rhodes Manuscript', M.A. Thesis (Texas A&M University).

- Valentijn, Francois (1724-26): *Oud en Nieuw Oost-Indiën: Vervattende Een Naaukeurige en Uitvoerige Verhandeling van Nederlands Mogentheyd ...* 5 vols. (Dordrecht: Van Braam). <<http://www.univie.ac.at/Geschichte/China-Bibliographie/blog/2011/12/31/valentijn-oud-en-nieuw-oost-indien/>>
- Vermonden, Daniel (2006): 'Western European Design Boat Building in Buton (Sulawesi, Indonesia): A "Sequence of Operations" Approach ', in Lucy Blue, Frederick M. Hocker, and Anton Englert (eds.), *Connected by the Sea* (Oxford: Oxbow Books), 234-42.
- Vincent, William (1805): *The Periplus of the Erythrean Sea* (London: Cadell and Davies).
- Vuuren, L. van (1917): 'De Prauwvaart van Celebes', *Koloniale Studien*, 1,107-116; 2, 329-339.
- Wang, Gungwu (1958): 'The Nanhai Trade: A Study of the Early History of Chinese Trade in the South China Sea', *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, 31 (2), 1-135.
- Wangania, Jopie (1980/81): *Jenis-Jenis Perahu di Pantai Utara Jawa-Madura* (Proyek Media Kebudayaan; Jakarta: Direktorat Jenderal Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan).
- Warren, James F. (1987): *At the Edge of Southeast Asian History* (Quezon City: New Day Publisher).
- Warrington-Smyth, H. (1902): 'Boats and Boat Building in the Malay Peninsula', *Journal of the Society of the Arts*, 16, 570-86. <http://www.thecheappages.com/smyth/mast_n_sail_10.html>
- Wells, Audrey E. (2008): 'Virtual Reconstruction of a Seventeenth-Century Portuguese Nau', M.A. Thesis (Texas A&M University).
- Wicks, Robert (1993): 'Hegel's Aesthetics: An Overview', in Frederick C. Beiser (ed.), *The Cambridge Companion to Hegel* (Cambridge, New York: Cambridge University Press), 349-77. <<http://n.ereserve.fiu.edu/010036014-1.pdf>>
- Wieg, Peter (1990): *Chinesische Dschunken* (Bibliothek der Schiffstypen; Berlin: Transpress).
- Wilson, J. Keith and Flecker, Michael (2011): 'Dating the Belitung Shipwreck', in Regina Krahl, et al. (eds.), *Shipwrecked* (Singapore: Arthur M. Sackler Gallery, Smithsonian

Institution; National Heritage Board; Singapore Tourism Board), 35-37.

Winstedt, R. and P.E. De Josselin De Jong (1956): 'The Maritime Law of Malacca', *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, 29 (3), 22-59.

Witsens, Nicolaes (1671): *Aeloude and hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier: Waer in wijtloopigh wert verhandelt ...* (Amsterdam: Casparus Commelijn).

<<https://books.google.co.id/books?id=WmNDAAAACAAJ&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>>

Wolters, Oliver W. (1967): *Early Indonesian Commerce: A Study of h n f Ś ĩ v j y* (Ithaca: Cornell University Press). <<https://quod.lib.umich.edu/shcgi/t/text/text-idx?c=acls;cc=acls;idno=heb02479.0001.001;node=heb02479.0001.001%3A4;view=tooc>>

Yijing [Junjiro Takakusu, transl., ed.] (2007 [1896]): *A Record of the Buddhist Religion as Practised in India and the Malay Archipelago (A.D. 671-695)* (Whitefish [Oxford]: Kessinger Publishing [Clarendon Press]).

Zanden, Jan Luiten van (2002): 'Economic Growth in Java 1820-1940: Is it Possible to Reconstruct the Historical National Accounts of (19th Century) Java?', *Economic Growth and Institutional Change in Indonesia, 19th and 20th Centuries* (Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, Amsterdam, 2002-02-25/26).

Zanden, J.L. van and Marks, D. (2013): *An Economic History of Indonesia: 1800-2010* (New York: Routledge). <https://books.google.co.id/books?id=epW9ZWZ_fsUC>

Zhao Rugua [F. Hirth and W.W. Rockhill, transl., ed.] (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 Sciences).

<<http://ia600309.us.archive.org/11/items/cu31924023289345/cu31924023289345.pdf>>

Zhou Qufei [Almut Netolitzki, transl., ed.] (1977): *Das Ling-wai tai-ta von Chou Ch'üfei: Eine Landeskunde Südchinas aus dem 12. Jahrhundert* (Münchener Ostasiatische Studien, 21; Wiesbaden: Franz Steiner Verlag).



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Sistem Pengetahuan dan Tradisi Bahari

Ahmad Rahman



SISTEM PENGETAHUAN DAN TRADISI BAHARI¹

Ahmad Rahman²

I. PENDAHULUAN

Bismillahir Rahmanir Rahim

Segala puji bazzgi Allah yang telah menjadikan imam (pemimpin) di Indonesia adalah keturunan Nabi Ibrahim kemudian dilanjutkan keturunan Nabi Muhammad SAW. Shalawat kepada Sayyidina Muhammad, keturunannya, dan sahabatnya, pengikutnya, dan pengikutnya pengikutnya.

Alhamdulillah, hanya karena hidayah Allah, saya dapat menulis makalah ini yang diberi judul : *Sistiem Pengetahuan dan Tradisi Bahari*, sekalipun jauh mundurt dari waktu yang ditetapkan panitia, karena penulisannya masih berperoses terus sampai waktu mendekati pelaksanaan konfrensi ini.

Sebelumnya, saya mengucapkan terima kasih kepada tiga guru sejarah saya, yaitu Mukhlis PaEni, berdarah Bugis, Makassar, Mandar dan Melayu/Mulia, Taufik Abdullah dan Azyu Mardi Azra, keduanya orang Minang. Mukhlis PaEni sebagai ketua Pusat Latihan Penelitian Ilmu-ilmu Sosial PLPIIS, 1984, dimana saya ikut dalam latihan penelitian ini. Penulis juga ikut dalam penelitian Naskah Lontara yang disponsori Ford Foundation dipimpin oleh Mukhlis Paeni, yang berhasil memikrofilm lontara yang masih tersimpan dari rakyat, kemudian diterbitkan dengan judul Naskah Nusantara: Bugis Makassar, memuat hampir 5000 naskah, tetapi judulnya bisa sampai 7000 naskah, karena satu naskah bisa ada sampai 7 judul. Naskah dimikrofilm, dari abad ke-19 sampai abad ke-20, sekalipun ditemukan di Perpustakaan nasional, karya ulama abad ke-17, Syaikh Yusuf (1662-1669) dan abad ke-18,

¹Disampaikan pada Konfrensi Nasional Sejarah X di Grand Sahid Jaya Hotel, Jakarta berlangsung 7-9 November 2016

²Peneliti Litbang Kementerian Agama R.I, Pengajar Tasawuf pada IAIN Laaraiba, Cibinong, Bogor. Salah seorang pengurus Dewan Ulama Tarekat Indonesia (DUTI). Telah menerima Tarekat Naqsyabandiyah Muzhahiriyah dari K. Lathifi, Madura di Makassar, Menerima Tarekat Khalwatiyah Sammaniyah di Pattenne, Maros, dari almarhum, Gurutta Abdullah (Puang Rala) bin Ibrahim, bin Abdullah Al-Marusi, Sulawesi Selatan. Khalifah Tarekat Khalwatiyah Syaikh Yusuf dan Tarekat Sanusiyah (dikenal Tarekat Muhammadiyah di Sulawesi, dan Idrisiyah di Jawa) dari almarhum Sayyid Jamaluddin Assaggaf, lebih dikenal dengan Puang Ramma (ramah), Khhalifah Tarekat Qadiriyyah dan Naqsyabandiyah dari Syaikh Kiyai Ahmad Shabri, Lampung, dan terakhir Khalifah Tarekat Qadiriyyah Hanafiyah, dari Tuangku Al Hanafiyah, Kota Sani, Solok, Sumatera Barat untuk wilayah Indonesia Timur. Email: rahman.bugis@ yahoo. co.id. Hp.0813 1877 9852.

karya muridnya, Abdul Bashir Tuan rappang, dan Raja Bone Syamsul Millah wa ad Din “*Irsyad al-‘ibad ila thariq ar-rasyad*, dan dalam bahasa Bugis *Tajang patiroanngè lao ri laleng malempuè* (Petunjuk pada hamba ke jalan yang lurus). Puslitbang Lektur Keagamaan menginventarisir karya ulama Indonesia, sudah lebih 3000 kitab, dan saya sendiri telah menginventarisir karya ulama Sulawsi Selatan abad ke-20, lebih 300 judul. Pak Mukhlis juga mengutus saya ke Afrika Selatan 2006, atas permintaan rakyat Afrika Selatan untuk menerjemahkan naskah mereka warisi dari leluhurnya. Sebelum penelitian di Afrika Selatan, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata Republik Indonesia, Mukhlis PaEni, sebagai staf ahli mengadakan seminar di Universitas Hasanuddin Makassar, tentang Syaikh Yusuf dan diundang beberapa pembicara dari Afrika Selatan. Waktu itu bertemu Presiden Persatuan Kebudayaan Melayu Afrika Selatan, Almarhum Hassiem Salie mengaku keturunan Banten, seperti orang India, ia menceritakan telah diundang oleh Malaysia, Negara yang mengakui bahwa orang Afrika Selatan berasal dari Malaysia, setelah samapai di sana, mereka menanyakan daerah asalnya yang selama lebih 300 tahun sudah diwarisi dari leluhurnya, yaitu asal usul mereka, yaitu: Bugis, Makassar, Minang, Banten, Madura, Samawa’ (Sumbawa), Jawa, Pati, Tidore dan masih ada daerah lain. Semua daerah yang ditanyakan itu, ternyata tidak ada di Malaysia, tetapi semua di Indonesia. Olehnya itu, ia mengirim surat ke Indonesia untuk diajarkan peradaban Indonesia, termasuk tari-tarian, memasak, dan menerjemahkan naskah milik mereka yang masih banyak di simpan oleh rakyat Afrika Selatan, dan sampai sekarang pemerintah belum melakukan pemotretan naskah tersebut, padahal sejak kembali dari Afrika Selatan, saya disuruh mempersiapkan tim untuk menyelamatkan naskah tersebut. Tahun 2010, saya dipercayakan lagi Pak Mukhlis Paeni berbicara tentang naskah Syaikh Yusuf pada Seminar Nasional Workshop Memory of the World Indonesia, di Tanjung Pinang, dua tahun kemudian diadakan juga di Unhas, Makassar. Di Tanjungpinang, saya mendapat sanjungan dari peserta atas informasi saya, dimana merubah sikap rakyat Afrika Selatan yang selama ini diakui keturunan Malaysia, padahal keturunan Indonesia, saya jawab yang seharusnya mendapatkan sanjungan adalah Pak Mukhlis, karena dia tidak salah pilih, ia mempertaruhkan jabatannya, karena banyak pilolog yang terkenal di Indonesia. Tahun 2008, Pak Mukhlis menanyakan kalau ada naskah yang bisa diterbitkan, karena Presiden akan berkunjung kesana, saya serahkan deskripsi 114 naskah, kemudian diterbitkan oleh Departemen Budaya dan pariwisata dengan judul “*Katalog Naskah: Koleksi Masyarakat Keturunan Indonesia*. Saya yakin, yang memasukkan nama saya pada Konfrensi Nasional Sejarah X. Adalah Pak Mukhlis, selama ini

mengangkat saya sebagai asistennya, kalau ada mahasiswa mau meneliti Sulawesi Selatan, disuruh bertemu dengan saya.

Tahun 1987, Pak Mukhlis juga mengikutkan saya menjadi anggota pada penelitian yang diadakan LIPI dengan judul *Sikap dan Pandangan Hidup Ulama Indonesia*, yang dibimbing oleh Taufik Ismail. Dalam penelitian ini ikut juga Gus Dur, Nur Khalis Madjid, dan Martin Van Bruinessen dari Belanda, termasuk pembimbing saya terutama meneliti pengamal tarekat, kemudian dilanjutkan dengan seminar Nasional 1987. Pelajaran yang sangat penting dari Pak Taufik, ketika memberikan bimbingan di Makassar, saya antar ke IAIN Alauddin untuk mencari data yang berhubungan dengan ulama Sulawesi Selatan. Ia membaca salah satu hasil penelitian IAIN Alauddin tentang *Sejarah Penulisan kitab Ulama Sulawesi Selatan*, dan salah seorang penulisnya, adalah anak bimbingannya, Shaleh Putuhena, menyampaikan kepada Pak Taufik, laporannya tidak lengkap terburu-buru, dan banyak kekurangannya. Setelah kami pulang, ia menyampaikan di mobil bahwa tulisan itu, sebelum dipublikasikan, hendaknya diperbaiki dan dilengkapi, karena pembaca tidak mau tahu ketika kita menulis dalam keadaan sibuk.

Ketika kuliah pa Pascasarjana IAIN Syarif Hidayatullah 1989 (selesai 1999), saya memilih mata kuliah *Sejarah intelektual Islam*, yang dibina oleh Azyu Mardi Azra, dan membuat makalah dari salah satu judul dari *majmu'ah* (kumpulan) karya Syaikh Yusuf, di bawa Hamka 1955, atas persetujuan Raja Bone Andi Mappanyukki dan Sayyid Jamaluddin Puang Ramma. Hamka memuat secara singkat Suara Muhammadiyah, dan naskah ini sudah hilang, tapi sempat disalin salah seorang Dosen Filologi, Universitas Indonesia, dan sudah diterjemahkan, dan diterbitkan UI. Dalam *Safinatun Naja*, terdapat kesalahan penyalin yang mengatakan bahwa Syaikh Yusuf menerima Tarekat Qadiriyyah pada Syaikh Muhammad Ar-Raniri, kemudian penyalin menulis (almasyhur Nuruddin Arraniri), padahal Muhammad Ar-Raniri adalah pamannya, dan Nuruddin Ar-Raniri pengamal Tarekat Rifaiyyah, bukan Qadiriyyah. Mungkin dari kesalahan ini dikutip, termasuk Pak Azyumardi. Dalam makalah saya menolak tulisan Pak Azyumardi Azra, yang mengatakan bahwa Syaikh Yusuf belajar pada Syekh Nurudin Arraniri, pada hal waktu itu Ar Raniri sudah tinggalka Aceh, baru Syaikh Yusuf sampai di Aceh. Ada teman mengingatkan saya, nanti Pak Azyumardi tersinggung, tetapi hasilnya ia memberi nilai 95. Ia juga meminta saya menjadi pembimbing disertasi *Tarekat Khalwatiyyah di Sulawesi Selatan: ajaran dan penyebarannya*, Pasca IAIN (UIN) Syarif Hidayatullah (kuliah 1989-1999). Ketika Pak Azyumardi, memimpin penulisan

ensiklopedi Tasawuf, ia suruh sekretarisnya mencari saya, dan dia sendiri tidak menulis, karena dianggap bukan jurusannya.

Kajian Puslitbang Lektur dan Khazanah Keagamaan, tempat saya bekerja, kajiannya erat hubungannya dengan sejarah (*syajaratun*), Filologi (*fayaya/ zhalla*: kembali, menaungi, logi: *kalamun la faidah*/ucapan tidak berguna) dan Arkeologi (*arkha/layyinah*:lembut/halus). Hubungannya dengan lektur, tidak dapat dipisahkan dengan ulama dan karyanya, dan madrasah atau pesantren (*sathara/kataba*: tulisan) tempat memberikan pendidikan. Hubungan dengan arkeologi, atau tinggalan-tinggalan seperti istana kerajaan, tempat-tempat beribadah, makam, batu nisan, erat hubungannya dengan Kesenian (*tsanâ/madah*: pujian), sedangkan hubungannya dengan kesenian termasuk musik (*saqâ/musiqâ/asyraba*: memberi minum). Pembimbing Puslitbang Lektur bidang sejarah, antara lain Mukhlis Paeni dan Azyumardi Azra. Bidang Arkeologi Hasan Ja'far, Ali Akabar, penulis Situs Gunung Padang (Jawa), Tawaluddin (Sasak, Lombok). Bidang Filologi antara lain Akhdiati Ikram, ahli sastra (*sathara/kataba*:menulis) Jawa, dan Syarif Hidayat (Sunda).

II. QIRÂAH AL-ASMA' dan ARABIYYAN MUBINAN

Penulis sengaja menulis *asmâ* (nama-nama) tokoh di atas, bukankah perintah pertama Allah kepada Nabi kita Muhammad adalah *qirâ'ah ismullah*. Sebelumnya, akan dijelaskan pengertian *qirâah* dan *isim* sebagaimana firman Allah, *iqra' bi ismi rabbikallaz³ khalaq* (Q.S.Al-'Alaq:96/1), dan *qurânan arabiyyan* (Q.S.Yusuf:12/2), dan *'arabiyyan mubinan*, Q.S.Asy'ara: 26/195). Perintah pertama dalam Alquran adalah *iqra'* yang berarti *ijma'* (kumpulkan), sehingga kata *qaryatun* yang jamaknya *qurâ* berarti *majma'* tempat berkumpul, oleh karena itu, *qaryatun* diartikan tempat berkumpul atau kampung. Kata *qaryatun* diartikan kerja yang sama artinya *'amalun* artinya beramal, dan lebih masyhur diartikan membaca. Olehnya itu, untuk mengetahui *qaryah* (tempat berkumpul) satu ummat atau kelompok, dapat dilihat *qaryanya* (kampung/negeri), atau lembaganya (organisasi atau universitas). Dan yang diperintahkan untuk membaca adalah *ismullah* (nama Allah). Kata *ismun* dari kata *wasama* artinya *atsar* (bekas) atau *alamah* (alamat), dan dari nama-nama Allah itu, ada yang dinamai *asmâ' alhusnâ* (nama-nama terbaik).

Hubungannya dengan Al-Quran, (*qurânan 'arabiyyan*), kata *'arabiyyan* bermakna *wadhih/ibânah* (*'arabiyyan mubinan*, Q.S.Asy'ara: 26/195), artinya jelas, lawannya *ajam* (*ajamiyyun wa 'arabiyyun* (Q.S.Fushilat:14/44) asing (tidak jelas). Jadi, pengertian *'arab*

disini adalah *jelas*, yakni tulisan sesuai dengan bacaannya, lawannya '*ajam* (asing) atau *latin* (*satara*:tertutup), dan bahasa Latin yang paling '*ajam* adalah bahasa Inggris, bahasa yang paling banyak dipakai di dunia ini, karena bahasa ini, tulisannya berbeda dengan bacaannya, sehingga di pesantren Madrasah As'adiyah, Wajo, Sulawesi Selatan, teman-teman saya banyak tidak mau belajar bahasa Inggris, karena dianggap bahasa munafik.

Bahasa Al-Quran itu dinamai juga '*arab*, dan Allah menurunkan Al-Kitab/Alquran *bilisâni qaumihi* (sesuai dengan lisan kaumnya), *liyubayyina lahum* (untuk menjelaskan mereka) (Q.S.Ibrahim:14/4). Al-Kitab yang diturunkan kepada Bani Israil sesuai dengan lisan (bahasa) kaum Daud (Taurat) dan Isa ibn Maryam (Injil) (Q.S.Al-Maidah: 5/78). Sedangkan Al-Quran yang diturunkan kepada Nabi Muhammad dengan *lisan* (bahasa) Arab Quraisy, yaitu leluhur Nabi ke-12, Fihirin *al-mulaqqab bi Quraisy*, leluhur Fihrin urutan ke-18, sampai Nabi Ismail. Nama Arab itu sendiri diberikan kepada *walad* (anak) Nabi Ismail, sebagaimana Bani Israil diberikan kepada anak Ya'qub. Di Asia Tenggara, kita kenal Arab Melayu (*maliyyan:muddatun thawilah/* sudah lama waktunya). Jadi, bahasa yang dipakai Al-Kitab yang diturunkan kepada rasul dinamai *lisan arabiiyun*, karena *mubin* (jelas). Bahasa Taurat dan Injil dinamai juga bahasa Ibrani (*ibron/hebron*), dari kata '*abara*, '*ibratun* yang berarti pelajaran atau ibarat, dapat juga berarti '*abara*:menyebrang, karena Nabi Ibrahim diperintahkan menyebrang dari kampung halamannya, Babilonia, Persia (Iran), ke selatan, *Hebron*, Baital Maqdis. Dinamai juga bahasa Suryani, dari kata *sarâ-asrâ*: memperjalankan pada malam hari, karena Nabi Ibrahim diperjalankan (*asrâ*) ke kawasan selatan, sekarang Israil (dari kata *isrâ* dan *ayila:ilâh*, *isra* Allah/diperjalankan Allah). Bahasa yang dianggap tertua adalah bahasa Persia, yang dipakai umat Nabi Ibrahim di Persia (*qawiyyun*: kuat), kemudian bahasa Ibrani atau Suryani yang dipakai Bani Israil, dan terakhir bahasa Arab yang dipakai keturunan Nabi Ismail di Arab Saudi sekarang.

DI Indonesia, tercatat 583 bahasa, dan 740 suku bangsa/etnis (wekipedia), hal ini memberikan keterangan bahwa Indonesia adalah Induknya manusia. Hal ini dapat dilihat dari akar katanya, yaitu Indonesia terdiri dari dua kata, *nadâ/sautun*:suara dan *nawasa-nâsun/taharraka*: bergerak, *nadâ-andâ-indâh*:jamil, *indo/ummun*:induk. Jadi, Indonesia: Induk manusia) dinamai juga *arab* (*mubin/wadhih*:jelas), karena bahasa Indonesia, tulisan sesuai dengan bacaannya. Bahkan kelebihan bahasa Indonesia dari bahasa Al-Qur'an (Arab Quraisy), dimana ada beberapa huruf dalam bahasa Indonesia, tidak terdapat dalam bahasa Al-Quran, yaitu *ca* dibaca *za*, seperti *Aceh* dibaca '*azza*, huruf *nga* dibaca *ja*, seperti *wungu*

dibaca *wujud*, dan huruf *nya* dibaca *ja*, seperti *nyali*, dibaca *jal*³. Ada dua wilayah memakai kata *nadâ*, yaitu India/Hindia, dan Indian, tetapi memakai kata *nâs* hanya Indonesia.

Penyebutan *asmâ* di atas memberikan informasi bahwa nama-nama tersebut terambil dari kalimah *thayyibah*, bukan kalimah *khabitsah*.

Oleh karena itu untuk mengetahui suatu kelomok masyarakat, kita *bertadabbur* pada *qaryanya*, yaitu tempat mereka berkumpul, seperti kampung, negeri, Negara, organisasi, tempat pendidikan atau lembaganya. Di Indonesia, sebagaimana nama-nama yang disebutkan di atas, semuanya dari nama-nama *thayyibah* (baik), bukan *khabitsah*, atau amal-amal mereka *shalihah*, bukan *sayyiah*. Sebagai induknya manusia (Indonesia), maka nama-nama mereka semuanya *tayyibah* (baik), dan amal mereka *shalihah*), seperti muslim, mukmin ahli din, rabbun/tarbiyyah, musyawarah, syariat, shalih, sakinah, shalat, shiyam, akal, tadabbur dan seterusnya.

Adapun kata-kata yang *khabitsah* dan amal *sayyiah* tidak ditemukan di Indonesia, tetapi di negeri yang sudah dinyatakan Allah sebagai musuh manusia, *syaitan*, yaitu *wa shinton*.: *Kana al-syaitanu li al-insan 'aduwwan mubin* (Sesungguhnya *syaitan* itu bagi manusia, adalah musuh yang nyata). Allah juga menjelaskan dalam Q.S.Al-An'am:6/11: Kami telah menjadikan setiap nabi, terdapat *'aduwwun* (musuh) dari *syaitan* manusia dan jin yang membisikan (*yuh*³) diantara mereka keindahan perkataan sebagai tipudaya (*zukhruf al-qaul garur*).

Negara-negara yang menjadi *'aduwwun* (musuh) *an-nâs* (manusia), yakni Indonesia adalah *Syaitan* (Washington), *al-Musyrikun* (mempersekutukan Allah), ialah Amerika Serikat, dan Perserikatan Bangsa-bangsa (*asy Syu'ub al-Musyrikun*), di Negara itu ada golongan *al-Muharrifun al-kalimah 'an maudhihi* (merobah ketentuan-ketentuan Allah dari tempatnya), yaitu Harvard (Yahudi), media sosial/sial (*sayyiah*) adalah *google* (*gillan/gila: dhalal*), bahkan Nabi Muhammad pernah mereka tuduh sebagai *gillan* (sesat/khianat), (*mâkâna li al-nabiyyi an yagulla*). yang disampaikan Allah kepada ummat Nabi Muhammad bahwa Yahudi itu ada Hawaii (hawa nafsu)

III. TADABBUR AL-QUR'AN

Al-Qur'a menyebut dua kali kalimat *yatadabbur* (memperhatikan/merenungkan) *al-qur'an*. Pertama pada Q.S. an-Nisa:4/82, dimana Allah memulai kata *afala yatadabbaruna Alqur'an*,

apakah mereka tidak memperhatikan Al-Quran itu, seandainya Al-Qura'an itu berasal dari sisi selain Allah, tentu mereka mendapati di dalamnya, pertentangan yang banyak. Akan tetapi, tidak terdapat pertentangan dalam Al-Qur'an, maka dapat dipastikan bahwa Al-qur'an itu dari Allah SWT. Kedua, pada S.Q.Muhammad:47/24, sama yang pertama, dimulai dalam bentuk istifham (pertanyaan), *afala yatadabbaruna Alqur'an*, apakah mereka tidak merenungi Al-Quran itu, atau hati mereka sudah terkunci. Ayat ini memberikan informasi, bahwa yang dapat bertadabbur Al-Quran, hanya hati yang bersih, dimiliki oleh orang Islam, sedangkan orang kafir, tidak mungkin, karena hatinya sudah terkunci, sehingga hati yang sudah terkunci, tidak akan memberikan pendidikan yang benar, bahkan sebaliknya, yaitu *tahrif* (perubahan) yang ditujukan kepada orang Yahudi (*yuharrifuna al-kalimah 'an maudhihi*).

Mari kita memperhatikan (*tadabbur*) pada *asmâ* (nama-nama) yang *thayyibah 'aksuha khabitsah* (baik lawannya jelek) di atas, yaitu kata: *taufiq, abduh, Allah, mukhlis, panâ, tawallada, din, hasan, Ja'far (zâ alfar/* Jepara: mempunyai tempat berlindung), Ali, Akbar, *ahdiyati/hidayah, ikram*. Kata *karuma* sama kata *malâ*, yang berubah menjadi *malâmatan/maliyyan: muddah thawilah: waktu yang lama*. Nama yang terakhir yang disebutkan di atas adalah Azyumardi Asra. Kata *azyu* dari *zayana: hiasan*, dan *mardi* dari kata *ridha: rida/rela*, dan *azra* dari kata *sarâ, asraâ: memperjalankan pada malam hari*. *Ridâ* adalah hasil dari makam *mahabbah*, dan *ridha* Allah yang kita tuntut, bukankah kita selalu membaca *ridhaka anta mathlubi*. Dari kata *ridha* berasal kata merdeka, tanah perdikan, yaitu pemampaat tanah sebagai wakaf untuk membina suatu kampung. Oleh karena itu, setiap pendirian candi/sendi (*imad:tiang*), pasti ada tanah perdikan. Dari kata *ridha* dikenal nama Pak Raden, *redha* menjadi *rela* dan *relawan*.

Gelar *Ridha* sudah dapat ditemukan pada Raden Wijaya (*jaya'a*) adalah raja pertama Kerajaan Wilwatikta (*bi al-watsiqah: tali yang kuat*), yang dirubah atau *tahrif* (*harvad*) menjadi Maja Pahit. Kata *majapahit* ditemukan pada prasasti D.38, (koleksi Museum Nasional) dikeluarkan Gajah Mada, tertulis: *rake mapatih ring majapahit pu Gajah Mada*. Kata *maja pahit*, seharusnya dibaca dari kanan ke kiri, *fahati:tersebar/semerbak, mâjah:pengaruh/kekuasaan*, yakni kekuasaan *wilwatikta* tersebar dengan harum. Kesalahan selama ini yang dilakukan para arkeologi barat, dimana mereka membaca prasasti (*sa'atun: masa*) dari kiri ke kanan, padahal harus dibaca dari kanan ke kiri. Para penulis prasati itu adalah muslim pengikut millah Ibrahim, yang lebih dikenaal dengan nama Brahma,

sebagaimana tertulis pada prasasti, kemudian bersambung pada muslim Nabi Muhammad. Bukankah kita selalu membaca setiap shalat bagaimana Islam yang dibawa Nabi Ibrahim bersambung dengan Islam Nabi Muhammad (*Allahumma shalli ala Sayyidina Muhammad, kama shllaita ala sayyidina Ibrahim*). Brahma di Indonesia sejak abad I- VII, M. Prasasti pada masa ini adalah yang dikeluarkan Mula Warman (*maulâ warâ iman*), Raja Kerta (*qarâratun:keraton*) Negara, di Kalimantan Timur, dimana antara lain isinya: Maulawarman berkorban 20 ribu sapi untuk kaum Barahma. Demikian juga prasasti yang dikeluarkan Purnawarman (sempurna, wara, dan iman), raja Kerajaan Tarumanagara (*ramâ: perama*), dimana tertulis bahwa Purnawarman berkorban 1000 sapi untuk kaum Barahmana. Hal ini tidak mungkin kata Barahmana diartikan *Budhah*, karena *budhah* itu dari kata *badawa*, yaitu *badawi*, pedesaan, budaya, lawan *hadharah* atau *madinah* (kota atau peradaban). Tidak Raja Mulawarman dan purnawarman berkorban sapi untuk orang Budha, karena bagi Budhah, sapi itu adalah binatang suci, tidak mungkin dapat dikurbankan. Prasasti pada masa Islam, abad I H/VII M adalah yaitu Tuk (*dâ'i-duâtun*) Mas (*mâsa-m³zatun:keutamaan*) di kampung Dakawu, Magelang lereng Gunung Marbabu, tidak disebutkan tahunnya, tetapi para arkeolog menetapkan abad VII M/I H. Pada waktu itu sudah berdiri Kerajaan Lingga (*'imâd: tiang*), dimana raja pertamanya Kartika Yasingha (Yas³n), mulai 25 H- 54 H/ 648-674 M, dan mendirikan Candi (sandi: tiang) di Dien, Wonosobo, Jawa Tengah, dan waktu itu semasa dengan Usman bin Affan. Kartika Yasingha digantikan oleh isterinya Ratu (*ru'âtun: pemimpin*) Sima (*wajhun*). Ratu Sima adalah putri Ali bin Abi Thalib, hasil pernikahannya dengan putrid dari Kerajaan Luwu (*layyan/madda: terbentang*) Banggai (*bagâ/thalaba: yang dicari/dituntut*), Sulawesi Tengah. Pada masa Ratu Sima, dibuat prasasti, dan diantara yang ditemukan di Gunung Muria/Mulia, dan di Sojometro (*sajâ/sakinah: bahagiah/tenang*), di Batang, Jawa Tengah. Ratu Sima mengembangkan kerjaannya, mengirim putrinya Parwati (*rawa-rawi*) ke Mataram (Jogyakarta), kemudian dilanjutkan oleh putrid Parwti, Sana (*tsanâ/madah:terpuji*), kemudian dilanjutkan oleh putranya, Sang (*sanga/sajâ/ sakinah: sayang*) Jaya (*jayaya: datang, jia: jiwa*). Sebelumnya, Sang Jaya yang bernama Darma (*dhamma/'abada: mengabdikan*) Haris (*harasha:memelihara*), menjadi raja di Kerajaan Galuh, menggantikan ayahnya, sekaligus menjadi raja di Sunda sampai 723M, kemudian menjadi raja di Mataram dari 723-732 M. Prasasti Canggal (*syagala:sibuk*), Magelang (*galiyyun:mahal*) mencatat tahun penobatan, Sang Jaya dengan tahun Saka dengan bulan qamariyah, dikonfersi ke tahun hijriyah dan masehi, Senen, 11 Sya'ban 114 H/6 Oktober 732 M. Tahun itu diperkirakan didirikan Candi Borobudur (*birrun/barrun:kebaikan/daratan*,

badrun/kamil: sempurna), yang diresmikan pada masa Rakai (*Râ'yan/Râ'i*: pemimpin) Garung (*gâr-mug³ra-g³ri*: gairah) Mpu (*afuwwun*: pemaaf, sama kata Opu yang dipakai raja-raja Bugis (Luwu), Pala (*falâh*: beruntung), Samaratungga (*tsamara*: buah, *tâj*:mahkota) yang tertulis pada prasasti Kayu (*ka raja/kabir*: besar) Wungan (*wujudan*), Selasa, 23 Muharram 209 H./26 Mei 824 M. Raja mataram yang paling terkenal memakai gelar Mpu, adalah Mpu Sendok (*shiddiq*) Wangsa/Bangsa (*ba'asa*: utusan), Isana (*tsânâ'itsânâ*: terpuji). Mpu Sendok atau Makhdum (dilayani) Shiddiq adalah urutan ke 12 dari Nabi Muhammad Saw, ia mendirikan Kerajaan Lerang/Lahara (*Zhahara*), di Lamongan, tidak jauh dari Kerajaan Gersik, kemudian dilanjutkan oleh keturunannya, sampai Fatimah binti Maimun. Cucu Mpu Sendok kawin dengan Udayana (Hidayah), dari Wali/ Bali, dan melahirkan Air Langga.

Tokoh-tokoh (*waqâ-taqwâ*) yang di sebutkan pada, kata pendahuluan, sekaligus menyebut nama sukunya. Kata suku, dari *sâqa-yasuqu-suqun/ tharaha/ jalaba*:menarik/mengendalikan, dapat berarti pusat. Jadi, Suka Bumi berarti pusat bumi.

Kata Melayu dari *mala-maliyyan:muddatun thawilah/* sudah lama waktunya). Nama yang awal ditemukan adalah Luhur (*zhahara*: tampak/ jelas) Muliya (*Maliyyan*), abad pertama sebelum Masehi, ia juga keturunan Nabi Ibrahim dari isterinya di kawasan Timur, Kentura dan dikaruniai enam anak, dan nenek moyang Luhur Mulia (dipanggil juga Aki Tirem:*ramâ*) adalah Madyan.Dari kata ini berasal kata Melayu, kemudian menjadi suku Melayu di Asia Tenggara. Kata *maliyyan/malayu* diartikan *karuma*, dan menjadi nama salah satu Kota (*quwwatun*) di Riau, yaitu Kota Karimun, dan di wilayah Jepara, Jawa Tengah terdapat juga pulau yang dinamai Karimun Jawa. Sedangkan nama *mulia*, adalah Gunung (*ganiyyun/'adamul hajah*:tidak ada hajat) Muria atau Mulia, tempat dimakamkan Sunan Muria/mulia, putra Sunan Kali Jaga, tidak jauh dari Kota Qudus (*qadasa*:suci), tempat dimakamkan Sunan Qudus. Di Sumatra Barat, Suku Melayu, dianggap suku tertua dari beberapa suku, dan mursyid Tarekat Qadiriyyah Hanafiyah, Tuanku Muhammad Ali Hanafiaah, termasuk Suku Melayu. Tuanku adalah keturunan Nabi Muhammad ke-33, lewat Syaikh Abdul Qadir Jailani, lewat Syaikh Arif Billah, kemudian Syaikh Nashir, kedua dikuburkan di Kota Tangah (*tâj*:mahkota), Padang (*fadlâu'wus'atun*:luas), melalui Syaikh Ahmad Kuat yang terkenal suraunya, Surau Rame, di Kota Sani, Solok, ia seorang ulama dan mursyid tarekat, leluhur Dr. Mafri Amir.

Kata *jawa* dari *jawwun/hawâun/khâlin*, artinya kosong, dinamai *hawa* yang diartikan antara langit dan bumi, karena kosong, dan qaryanya/kampungnya adalah Pulau Jawa. Orang Melayu Melayu memakai nawa Jawi, yang artinya kosong dari rasa kepemilikan, karena manusia tidak memiliki, hanya Allah yang berhak memiliki apa yang ada di langit dan bumi (*lillahi mulkus samawati wa al-ardl*), manusia hanya diberi amanah, dikenal nama Daud Pathani al-Jawi, Syaikh Zainal Abidin Al-Sinkâni Al-Wâjo Al-Buqisi Al-Jawi, Al-Bantani Al-Jawi, orang Jawa sendiri tidak memakai Al-Jawi. Di Sumatra Barat Safi (*shafi-tashawuf*: jernih, suci) dinamai Jawi. Selain kata *jawa* diperoleh kata *jiwa* yang berasal dari kata, *jayaa-jia*: datang), dan dijadikan nama candi, seperti Candi Jiwa di Kerawang, Jawa Barat, Candi Jiwa, di Prigen, Pasuruan Jawa Timur, Candi Sojiwan (*zu jia*) di Prambanan, Klaten, Jawa Tengah.

Kata Sunda, dari *nadâ'-nidâ'* berasal kata: anda, andi, indah (*jamil*), indung, endang, indo (*ummun/ibu*), banda/bandar, bandung, bondang, demikian juga kata: munada, manado, , mandi, dan sebagainya. Kata *nadâ* sama dengan kata *daâ'*:dakwa, memohon, mengajak. Kata *daâ'* dipakai sejak raja pertama Kerajaan Brahmana, Sunda, yaitu Salaka (*tharaqa*: jalan) Negara. Raja- rajanya sudah memakai gelar *dewa* (dakwah), seperti Dewa Warman, dan dari kata ini dikenal pandawa (*fa da'wah*). Dari kata *daâ'*-*da'wah* dipakai batu nisan Sandai, dengan tulisan Arab tahun 127 H (745 M), di Ketapang, Kalimantan (*qâdi/kali, matan/shalb*:kuat/kokoh) Barat (*barrun*: darat, lawannya bahrin: laut). Dari kata *da'wah* asal Suku Dayak (*diayah*), penduduk Pulau (*lawa-layyan/madda*: membentangkan), Kalimantan dan disebut juga Borneo (*banawâ*: berniat) yang sama dengan Brunai. Kata *daya*, dipakai sebagai nama madrasah atau pesanteren di Aceh.

Kata *minang* dari *manâ-minâ*: takdir (*min maniyyin yumnâ*), dan biasa ditambah kata bau (*bawa'a-bawwaa/hayya'a*:mempersiapkan), menjadi *minangkabau*, dari kata ini menjadi *kerbau* (*ka bawa'a*), dan dari kata ini menjadi nama ibukota Buton, Bau-bau. Ditemukan kata *minawang* (*minâan*) pada prasasti Kedukan (*dakkan*: tanah lembut) Bukit (*baqâ'-baq³*: tanah subur pada tempat yang tinggi), yang dikeluarkan Sri (*sirr*) Wijaya (*wa jayaya*: data/masyhur), Senin, 4 Syawal 62 H./16 Juni 682 M, awal pemerintahan Muawiyah (41 H-61 H/661-680 M). Dari kata *minang* dipakai Minahasa (*minâ'*, *assa-asâs*: dasar), suku tertua di Manado (*nadâ'-nidâ'*) Sulawesi Utara, dan Kota Muna di Sulawesi Tenggara.

Kata Bugis berasal dari *gâtsa-gautsan* satu makna *nashara-nashran*: pertolongan, kata *istigatsah*, sangat masyhur dikalangan ummat Islam. Di Jawa, kata *gusti* (*gautsatun*) dipakai untuk Allah, Gusti Allah, dan sebagai panggilan pada anak kiyai, Gus Dur (Abdurrahman). Kata *bugitsun* bentuk *ism maf 'ul* dari *agâtsa- mugitsun* (penolong), persamaan *makhraj* antara *mim* dan *ba'*, sehingga diucapkan bugisun. Tempat didirikannya Candi Palaosan (*latstsa/quwwatun*), Parambanan, Klaten, dinamai Bugisan. Di Banten dipakai sebagai gelar bangsawan, Tubagus, dan yang paling terkenal, adalah tokoh Islam dari Minang, Agus Salim (*gatsa-agâtsa*).

Kata Maksssar dari kata *qashara/hafizha*: memingit, memelihara. Dalam Al-Qur'an dikatakan *wa hurun maqshurât fi al-khiyâm* (bidadari dipingit/dipelihara dalam khema), dan dari kata ini dipakai *qishra* sebagai nama istana. Syaikh Yusuf memakai kata ini untuk menisbahkan dirinya, yait Syaikh Yusuf Taj Al-Khalwathiyah Al-Maqâshshiri.

Kata Mandar, dari *dâra-yaduru-dauran/jara'-yajri*: mengalir, berputar. Dari kata ini *dâr* (setelah berkeliling, singgah maka dinamai *dâr*:rumah), dinamai dara, karena mengalir di tubuh, demikian juga udara. Kata *Madura* dari bentuk *isim maf'ul*, sedangkan mandar bisa dari bentuk isim *makan/tempat madâr*, dan bisa juga dari kata *nadira* yang berarti *syaz*: jarang dan langka. Dari kata *nadira*, candra (*zâ nadir*), cendrawasi (*wâsi'*: luas). Tidore, Maluku Utara, juga berasal dari kata *dâra*.

Kata *sasak* dari kata *sâsa-siyâsah*, bisa berarti politik. Sasak adalah salah satu suku di Nusa (*nawasa-nausun*:pulau) Tenggara (*jawara-jârun*: tetangga) Barat (*barrun*: darat) yang menempati Pulau Lombok (*labba-lubbun/aqlun*), kemudia *lubbun* berarti inti atau jati diri. Kata *lubbun* kemudian bisa berarti *khazinah*, perbendaharaan atau lumbung. Pulau Sumbawa termasuk NTB, yang dihuni tiga suku bangsa dimana pada abad ke-17, kerjasama dengan Kerajaan Bugis dan Makassar di Sulawesi Selatan, melawan Belanda, yaitu Samawa (orang Barat menyebut Sumbawa, Dompu, dan Mbojo (orang Barat menyebut Bima). Kata Samawa dari kata *samâ'-samâun* jamaknya *samâwât* artinya tinggi lawannya *ardhun*, bumi: di bawah. Kata ini berasal nama kota di Aceh, Lok (*liqâ*: bertemu)somawe, dan suku tertua di Gorontalo (*gâr- tallun/Gowa Tallo* tempat rendah dan tinggi), termasuk nama Suku Samin (*sâmi'-sâmi/samâ'-samâ'*), dimana pimpinannya menentang penjajah Belanda pada akhir abad ke-19, sehingga di buang ke Sumatra Barat, dan pengikutnya masuk 'hutan', putus hubungannya dengan dunia luar, tahun 60-an, pimpinannya ketemu Bung Karno, dan

diberitahukan bahwa Indonesia sudah merdeka, baru merak memasukkan anak-anaknya sekolah, tetapi ajara Islam yang diamalkan oleh leluhurnya (sekarang generasi ke-5 dan 6) tidak dipahami lagi, sehingga mereka mengaku agamanya, Kejawen. Kata Dompu berasal dari kata *dhafa-dhaifun/mâla ilâ al-ma'wa*: memerlukan perlindungan. Oleh karena itu kata *dhaifun* diartikan tamu (*tâmun*:sempurna), dari kata itu menjadi depo, padepokan, diponegara, dipo alam. Sedangkan kata Mbojo, dari kata *wajaha*, yang berarti muka, *muwajahah*:berhadapan, dan dari kata *wajaha* menjadi *bâja* yang dapat berarti *qawiyyun*, baju, berarti *libâsun*: pakaian. Dari kata *waja* menjadi *fâja-faujan/jama'a*: berbondong-bondong, kemudian menjadi *pâja* yang berarti pajak.

IV. AL –BAR DAN BAHR

Kata *barra* dari *barara* yang sama kata *al-tawassu'* yang artinya luas. Dari kata ini menjadi *al-birru*, yakni *al-tawassu' fi fi'li al-khair* (memperluas dalam melakukan kebaikan). Hal ini Allah diberi sifat *innahu huwa al-barr ar-rahim* (sesungguhnya Allah Maha luas kebaikannya/dermawan dan Maha Penyayang). Kata *barr* dapat diartikan dengan daratan, lawan *bahar* (laut). Kata *barr* menjadi burung (*thair*) *yathir fi al-hawâ* (terbang di udara). Kata ini juga dipakai bagi *pengembara*, karena dilakukan di darat, sedangkan dilaut dinamai *pelaut*. Kata *barara* dijadikan nama candi Borobudur, yang terdiri dari dua kata *barr*, yang dapat berarti kebaikan atau darat, sedangkan kata budur dari kata *badara-badrin* (bulan sempurna) yang arti dasarnya berlomba (*bâdara*), karena berlomba matahari untuk terbit (*mubâdara al-syams li al-thulu'i*). Kata *badarin* bisa berarti *kamil* (sempurna), sebelumnya *hilal* (bulan sabit). Ketika Nabi Muhammad datang ke Madina disambut dengan qashidah, telah datang orang yang sempurna kepada kita (*thalaal badru 'alaina*). Borobudur, salah satu kecamatan di Kabupaten Magelang (*galiyyun*: mahal), dan pemberian nama candi (*sendi/ 'imad*: tiang) bermakna kebaikan yang sempurna, dan Candi Parambanan (*rabbun/tarbiyah*:pendidikan) berfungsi sebagai lembaga pendidikannya, sehingga dinamai Geraha (*zu ar-raha*/istirahat, atau rumah) siwa (*sawâ'-siwâ/i'tadala*:adil, lurus, kemudian menjadi, sawah, dan siwa/siswa). Jadi, Geraha Siwa artinya rumah untuk siswa, sekarang sama artinya ma'had atau kampus. Ketika kita masuk Candi Parambanan, seperti masuk mesjid, dari sisi timur, dan candi sebelah kanan/ selatan dinamai Wisnu, dari kata *waznun*, artinya timbangan, sama posisinya ulama atau pengajar, di tengah Candi Siwa, posisinya pelajar atau siswa/maha siswa, sedangkan paling utara Barahmana atau Ibrahim yaitu pengikut Nabi Ibrahim atau Muslimin, kalau bahasa kita sekarang. Tidak jauh dari Candi

Brahmana ditemukan Candi Sewu, dari kata yang *sawa'-sawiyyan*, kemudian di Jawa diartikan seribu, dalam arti banyak, sama *alfun* (seribu), dimaksudkan tempat tinggal para mahasiswa. Kedua candi ini erat hubungannya dengan Kerajaan Islam awal I H./VII M., dimana raja yang terkenal, raja ke-3, Sang Jaya (orang yang Berjaya), dan istanya adalah Ratu Boko, dan hal ini tidak dapat diingkari sebagai kerajaan Islam, karena sekarang berada di Kota (quwwatun) Seleman (*salima- aslama-muslimun*), kerajaannya/kekhalifaannya dinamai Yogja Karta, seharusnya dibaca dari kanan, Kerta (*qararatun*:pengambil keputusan), yo (zu) gaja (*za al-jah/alqudrah/al-manzilah*: kedudukan dan kekuatan)

Kata bahri dari *bahara* yang berarti *makanun wasi'un jami' li al-mâi al-katsir* (tempat yang luas mengumpulkan air), dan segala sesuatu yang luas dinamai *bahr*. Nama Bahruddin artinya luas pengetahuannya tentang Islam. Al-Quran menyebut bersamaan kata *al-bar wa al-bahr* (darat dan laut), dimana manusia yang merusaknya.

Kita kenal kata *maritim* yang diartikan sama dengan laut. Kata maritim dari akar kata *matana-matin*, yang berarti *shalaba*: keras, kuat, kokoh. Allah sendiri mensifati diri-Nya sebagai Pemberi Reski Pemilik Kekuatan dan Kokoh (*innallaha huwa ar-Razzak zu al-quwwah al-matin*). Dari kata *matin* dihubungkan dengan pulau yang besar di Indonesia, Kalimantan, yang terdiri atas kali/qadi dan matan, berarti qadi/hakim yang kokoh, hal ini dapat dipahami, karena di tempat berdirinya kerajaan pada masa Brahmana/Ibrahim, Kerta Negara di Mahakam.

Dikenal juga kata tasik dalam arti laut. Kata tasik dari kata *wasal'a-wasi'un* yang artinya luas. Orang Bugis menamai laut dengan kata tasik, sehingga orang yang luas pengetahuannya dinamai *mattasi paddissengenna*. Raja pertama Bone, abad ke-13, dinamai Mattasi Lompoe, artinya pengetahuannya luas dan besar atau kokoh. Dari kata tasik diambil nama Tasik Malaya, salah satu kabupaten di Jawa Barat, pusat Tarekat Qadiriyyah Naqsyabandiyah, tempat menerima tarekat tokoh-tokoh atau ulama Indonesia, seperti Hamka dan Harun Nasutin.

Kata laut, terjemahan dari *bahara*, dari akar kata *lawâ* yang artinya *madda*: membentangkan, *lawaitu al yad* (aku bentangkan tangan), *lawâ layyan:al-fatlu*, artinya memintal, dapat berarti *mâl*:cenderung *lawwau ruusahum* (cenderung kepalanya), dari situ kata *layyan*: bendera, karena cenderung atau bergerak kena angin. Dari kata ini *layyan* bendera sebagai alamat atau symbol dipakai kata Luwu (nama kerajaan Bugis), dan Gunung Lawu di Jawa. Dari kata ini dipakai tulisan Pallawa yang artinya sama dengan surah, yaitu batas. Di bugis dipakai batas dalam rumah dengan pallawa tengnga (tabir tengah rumah), dipakai untuk kandang binatang ternak, seperti sapi (lawa sapi).

Satu kata yang sangat populer di Indonesia ialah kata wisata. Kata ini berasal dari wasatha: *mâ lahu tharafani mutasawiyani* (mempunyai dua tepi yang sama), yakni tengah-tengah. Olehnya itu ummat Nabi Muhammad dinamai oleh Allah ummatan wasathan. Hal inilah yang perlu diperkenalkan wisata di Indonesia yang biasa dinamai wisata alam dan wisata bahari

Dari beberapa kata yang sama dengan *bahar*, semuanya mengacu pada arti yang luas. Hal ini sesuai dengan luasnya pulau di Indonesia, yang belum di syukuri, artinya belum dimanfaatkan sebaik-baiknya, untuk menjadikan orang Indonesia hidup *sakinah* (tenang), bukan hidup dengan *mutrafan* (taraf hidup baik), karena kalau Allah akan membinasakan satu kaum, maka diperintahkan *mutrafiha*.

Berikut ini dikemukakan luasnya pulau di Indonesia (wekipedia), yaitu terdiri atas 17.504 pulau, 9634 belum bernama, 6000 belum berpenghuni, panjang 5.150

Senin, 7 Safar 1438 H/7 November 2016

Villa Pamulang Mas II, Tangerang Banten



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Pembuatan Perahu Traditional dan
Pelepasannya yang Terekam dalam Arsip

Drs. Agus Santoso, M.Hum



PEMBUATAN PERAHU TRADISIONAL DAN PELEPASANNYA YANG TEREKAM DALAM ARSIP

1. Pendahuluan

Simaklah salah satu bait sebuah lagu mengenai pelaut yang pernah dinyanyikan dengan judul Nenek Moyangku Seorang Pelaut “nenek moyangku orang pelaut, gemar mengarung luas samudra, menerjang ombak tiada takut, menempuh badai sudah biasa”. Pesan yang ditangkap dalam bait tersebut mengatakan, bahwa sejak zaman dahulu nenek moyang kita sudah berani mengarungi laut yang luas dan tidak takut akan datangnya badai yang secara tiba-tiba dan hal tersebut sudah dianggap biasa.

Apabila dicermati dengan baik lirik tersebut, bahwa sejak masa munculnya kerajaan pertama di Indonesia, yaitu Kutai. Bahkan mungkin jauh sebelum masa kerajaan tersebut, nenek moyang kita sudah gemar untuk mengarungi samudera. Hal tersebut dikarenakan dua pertiga bumi nusantara (Indonesia) terdiri dari laut, maka wajar saja apabila kegemaran melaut ini telah diwariskan secara turun menurun kepada generasi berikutnya terutama kepada mereka yang tinggal di pesisir. Hal yang paling mendasar agar selalu bisa melaut adalah dengan membuat perahu.

Gejala-gejala pemakaian perahu untuk mengarungi samudera dan lautan luas oleh para ahli diperkirakan terjadi pada masa neolitik atau biasa disebut sebagai masa bercocok tanam (sekitar 4500 tahun yang lalu).¹ Pada waktu bangsa Austronesia yang diperkirakan sebagai nenek moyang bangsa Indonesia mendiami daerah sepanjang lembah sungai mekong dan Yunan (daerah Cina Selatan). Adanya gangguan dan ancaman dari serangan musuh yang berasal dari suku lain dan lahan yang tidak lagi menguntungkan menyebabkan bangsa Austronesia berusaha untuk mengatasi masalah dengan meninggalkan daerahnya dan bermigrasi ke daerah yang lainnya yang dianggap aman.

¹ Haris Sukendar, *Perahu Tradisional Nusantara : Tinjauan Melalui Bentuk dan Fungsi*, Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2002, hlm. 20

Selama tinggal di daerah yang baru, di samping membuka lahan-lahan baru untuk pertanian mereka juga mengembangkan pembuatan perahu yang sewaktu-waktu dapat digunakan untuk kebutuhan mencari ikan, pelayaran, dan migrasi. Pembuatan perahu tersebut kemudian berkembang dan disesuaikan dengan kebutuhan wilayah masing-masing, ada yang menggunakan layar, bercadik, dan lain-lain. Di Indonesia yang mempunyai wilayah laut yang luas telah memunculkan berbagai jenis model perahu, antara lain : jegong, landrangan, sopek, pancasan, konting, bikung, kolek, kolekan,dll.²

Perahu atau kapal tradisional merupakan salah satu sarana transportasi dan penunjang mata pencaharian, baik di danau, sungai maupun laut. Perahu dibuat berdasarkan pengetahuan yang diperoleh secara turun-temurun. Perkembangan pengetahuannya didasarkan atas pengalaman di lapangan dan naluri dalam beradaptasi terhadap lingkungannya.³ Perahu atau kapal tradisional merupakan salah satu produk sarana yang dikembangkan berdasarkan kemampuan penyesuaian diri terhadap lingkungan alam sekitarnya di mana pemilik atau pengrajin perahu tersebut bertempat tinggal. Proses penyesuaian diri tersebut diwarnai oleh adat istiadat dari penduduk setempat.

Namun demikian, tidak semua catatan mengenai upacara pembuatan perahu, tata cara upacara yang dilaksanakan, adat istiadat yang diberlakukan saat itu, tata cara pengangkutan, kosmologi, dan sebagainya yang berkenaan dengan perahu dan pernah dilaksanakan pada masa lalu terekam dalam arsip. Minimnya informasi mengenai hal-hal yang telah dibicarakan di atas pada suatu daerah disebabkan tidak adanya catatan tertulis dari para perancang pembuatan perahu atau mereka yang langsung mengerjakan pembuatan perahu atau menggunakannya, menyebabkan informasi mengenai hal tersebut di atas menjadi kurang lengkap. Pada masa itu tradisi pembuatan perahu atau hal lainnya hanya disampaikan melalui tradisi lisan⁴ secara turun menurun kepada generasi berikutnya.

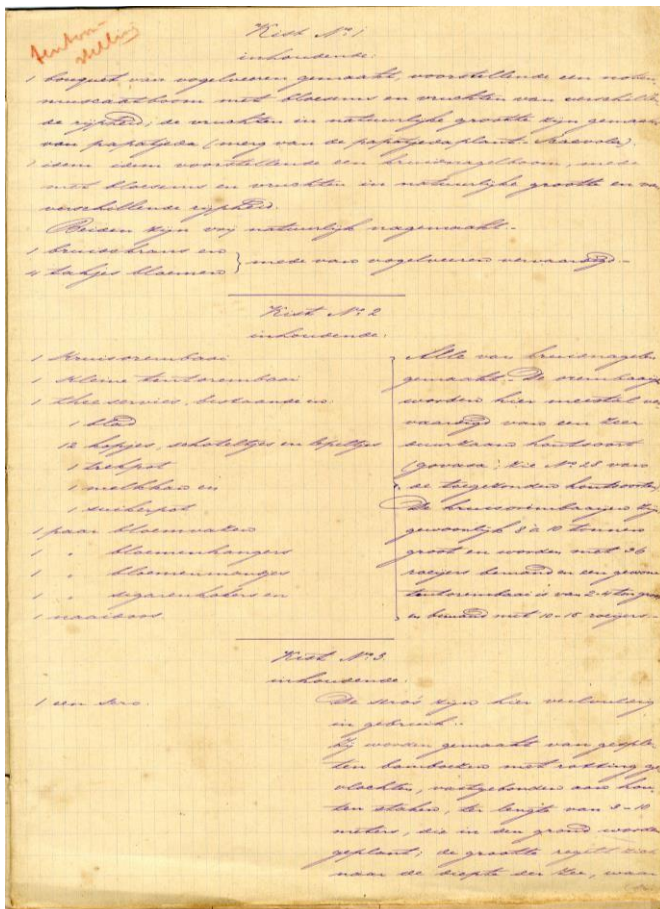
2. Arsip Mengenai Pembuatan Perahu

² www.academia.edu, diunggah pada tanggal 16 Agustus 2016.

³ www.academia.edu, diunggah pada tanggal 17 Agustus 2016.

⁴ Sukatman, *Butir-butir Tradisi Lisan Indonesia : Pengantar Teori dan Pembelajarannya*, Yogyakarta : LaksBang Prersindo, 2009, hlm. 4-5. Tradisi Lisan adalah budaya lisan dengan unsur kelisanan sebagai dimensi yang esensial. Dimensi tradisi lisan adalah kelisanan, kebahasaan, kesastraan, dan nilai budaya. Sedangkan ciri-ciri tradisi lisan adalah penyebaran dan pewarisan biasa dilakukan dengan lisan, bersifat tradisional, bersifat anonim, mempunyai versi yang berbeda, mempunyai pola berbentuk, mempunyai kegunaan kolektif tertentu, menjadi milik bersama suatu kolektif, dan bersifat polos dan lugu sehingga sering terasa kasar atau terlalu sopan.

Pada masa lalu pembuatan perahu banyak dikaitkan dengan kepercayaan terhadap kekuatan-kekuatan diluar jangkauan manusia. Berkaitan dengan kekuatan supernatural tersebut, maka dalam aktifitas kelautan permohonan terhadap cara pembuatan selalu dilakukan, seperti misalnya dalam cara pembuatan perahu, pemakaian perahu baru, mencari ikan, dan sebagainya.⁵ Dalam kegiatan-kegiatan tersebut di atas, jelas bahwa upacara dan langkah-langkah permohonan kepada kekuatan supernatural dilakukan. Hal ini dilakukan agar pembuatan perahu dapat berjalan lancar, aman, dan tidak ada gangguan apapun serta dapat diselesaikan dengan baik.



Beberapa nama kapal tradisional penangkap ikan beserta ukuran dan bahan material pembuatannya. Sumber : ANRI, Inventaris Arsip Ambon no. 1604

Seperti yang telah dibicarakan di atas, bahwa upacara-upacara yang dilakukan sebelum membuat perahu tidak pernah tertulis secara rinci dalam arsip dan tidak pernah didokumentasikan.⁶ Kalaupun ada, itu hanya sebagian dan tidak pernah menjelaskan secara keseluruhan mengenai proses pembuatan kapal. Catatan tertulis mengenai pembuatan perahu telah diperoleh dari Inventaris Arsip Ambon. Di dalam arsip yang ditulis pada tahun 1845 diinformasikan bahwa perahu sero dibuat dari pecahan bambu

yang telah kering. Kemudian bambu-bambu tersebut diikatkan pada tiang kayu yang panjangnya kurang lebih antara 3 – 10 meter dan ditempatkan pada suatu lahan yang ukurannya menyesuaikan dengan besarnya perahu tersebut.⁷

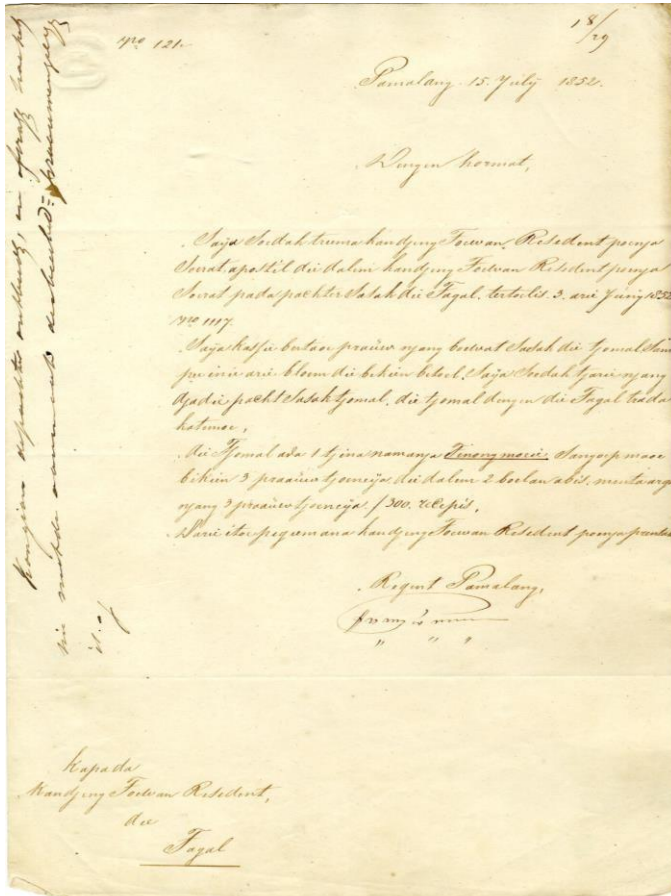
Di dalam arsip yang lainnya yang ditulis pada 15 Juli 1852 diinformasikan bahwa *Resident* Tegal memesan perahu kepada *Regent* Pematang. Diperoleh

⁵ Haris Sukendar, *Op.Cit.*, hlm. 134.

⁶ Adrian Horridge, *Perahu Layar Tradisional Nusantara* (terjemahan), Yogyakarta : Ombak, 2014, hlm. 146

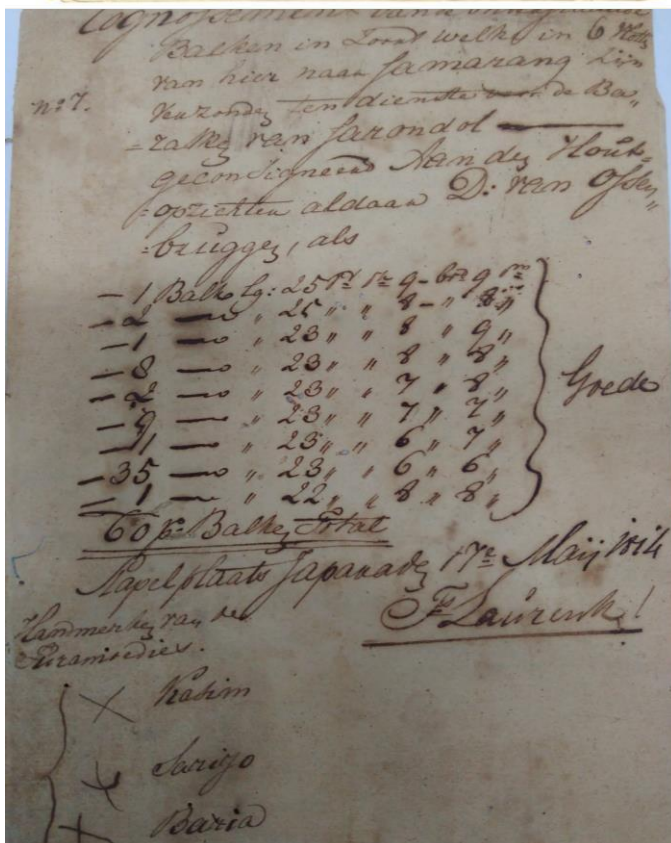
⁷ *Inventaris Arsip Ambon no. 1604*

jawaban dari *Regent* Pemalang bahwa perahu yang dipesan oleh *Resident* Tegal baik di daerah Comal maupun Tegal belum selesai. Namun di daerah Comal ada seorang warga Cina yang sanggup membuat 3 (tiga) perahu *Tunjia* dalam waktu 2 (dua) bulan dengan meminta harga sekitar f 300.⁸



Apabila dicermati dengan seksama bahwa laporan yang ditulis oleh orang Belanda mengenai pembuatan perahu hanya menyampaikan hal-hal yang nyata, yang langsung terlihat oleh mata, baik yang menyangkut bambu dan kayu yang akan dipergunakan, ukuran perahu maupun panjangnya. Di dalam laporan tersebut tidak disebutkan mengenai upacara-upacara yang dilakukan dalam pemilihan bambu, kayu, maupun tempat pembuatan perahu.

Surat dari *Regent* Pemalang kepada *Resident* Tegal tanggal 15 Juli 1852 tentang permohonan perbaikan dan pembuatan perahu.
Sumber : ANRI, Inventaris Arsip Tegal no. 41

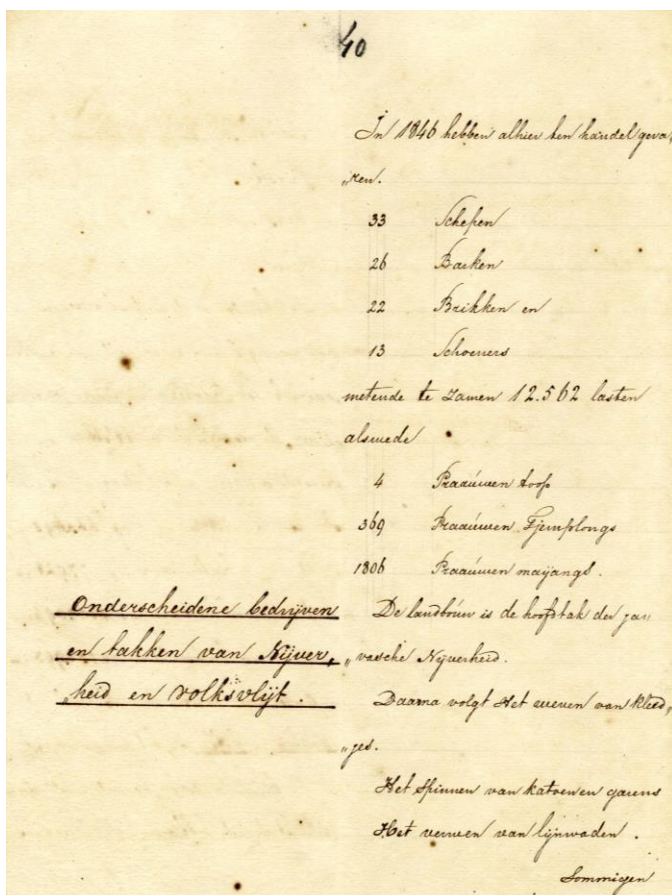


Surat tentang pengiriman kayu dengan berbagai ukuran dari Jepara, 17 Mei 1814.
Sumber : ANRI, Inventaris Arsip Jepara no. 25.2.

Demikian juga apa yang dilakukan oleh orang Cina yang mendapatkan pesanan untuk membuat perahu. Orang Cina tersebut sanggup untuk membuat sekaligus 3 (tiga) perahu dalam waktu 2 (dua) bulan dengan

bayaran yang telah disepakati bersama. Bagi orang Cina yang terpenting adalah bahan-bahan yang akan diperlukan sudah tersedia di lokasi di mana perahu tersebut akan dibuat serta biaya yang harus dibayarkan kepadanya setelah perahu tersebut selesai dikerjakan. Untuk membuat perahu, orang Cina tersebut tidak memerlukan upacara-upacara seperti yang dilakukan oleh orang pribumi (Indonesia).

Kayu-kayu yang diperlukan untuk membuat perahu berasal dari daerah Jepara. Oleh karena daerah Jepara merupakan penghasil kayu-kayu yang sesuai untuk kebutuhan pembuatan perahu, di samping kayu-kayu tersebut kuat dan mudah untuk dibentuk. Ada berbagai ukuran kayu yang diperlukan untuk pembuatan perahu, antara lain: 1 (satu) balok panjangnya 25", 2 (dua) balok panjangnya 25", 1 (satu) balok panjangnya 23", 8 (delapan) balok panjangnya 23", 2 (dua) balok panjangnya 23", dan sebagainya. Berbagai ukuran kayu tersebut dikirim dari Jepara melalui Semarang pada 17 Mei 1814.⁹



Laporan tentang pembuatan perahu Toop, Tjamploeng, dan Maijong, 1846.
 Sumber : ANRI, Inventaris Arsip Pekalongan 80.1

Hal yang menarik untuk diperhatikan, mengapa Jepara menjadi pilihan utama dalam pengiriman kayu untuk kebutuhan pembuatan perahu. Jepara dikenal sebagai penghasil kayu jati yang kuat dan baik. Kayu jati ini sudah dikenal sejak masa Pemerintahan Ratu Kalinyamat (1549-1579).¹⁰ Oleh karena itu, dengan mengetahui produk kayu jati yang dihasilkan oleh Jepara, maka baik pemerintahan masa kerajaan-kerajaan yang berkembang di Jawa Tengah, Pemerintah Kolonial

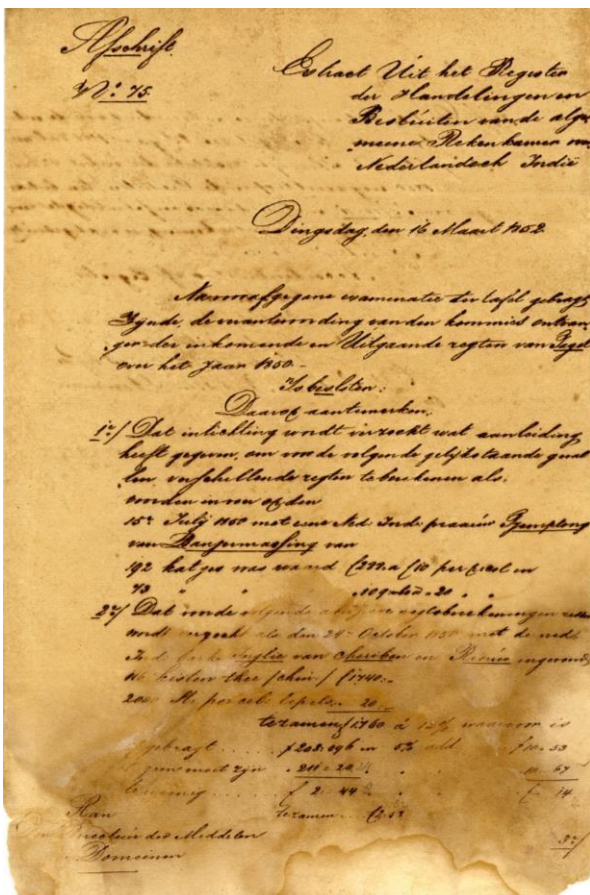
⁹ Inventaris Arsip Jepara no. 25.2

¹⁰ https://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Jepara, diunggah pada tanggal 20 Agustus 2016.

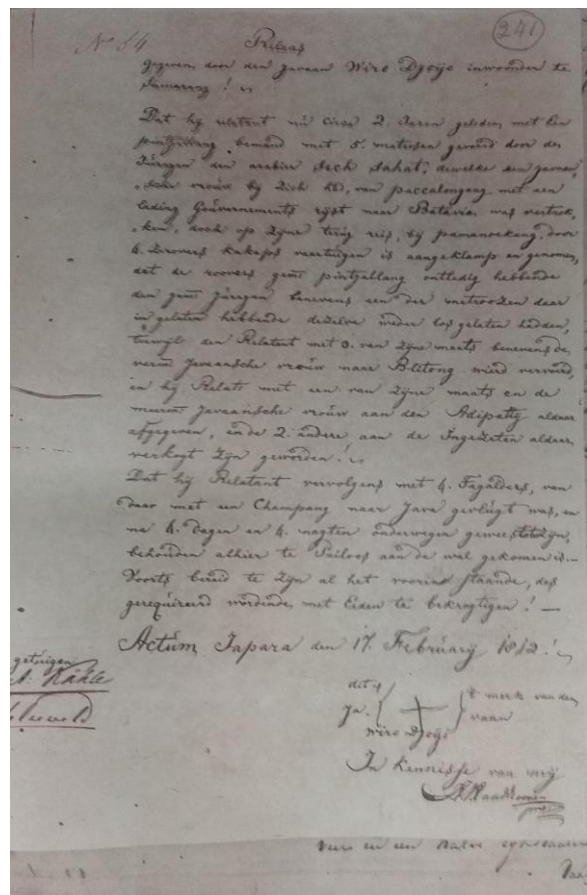
Belanda maupun Republik selalu menggunakan kayu jati yang berasal dari Jepara untuk membuat perahu atau benda ukiran lainnya.

Statistik dari Residen Pekalongan tahun 1846 menyebutkan bahwa pada tahun itu di daerah Pekalongan terdapat perahu *Toop* berjumlah 4 (empat) buah, perahu *Tjemplongs* berjumlah 369 buah, dan perahu *Maijongs* berjumlah 1806 buah.¹¹

Dalam perkembangannya terdapat beberapa nama-nama perahu tradisional yang telah dibuat, antara lain *Sero* (panjangnya 3 -10 meter, harga f 80 - 100), *Djareng* (panjangnya 12 – 14 meter dan lebar 2.5 meter, harga f 250 – 300) ,*Rede* (panjang 8 meter, lebar 2 meter, harga f 100), *Djanko Tjakalan* (panjang 8 meter, lebar 2 meter, harga f 100), *Prahu Seman* (panjang 6 meter, lebar 0.45 meter), dan *Paisal* (panjang 3 – 4 meter).¹²



Surat tentang penggunaan perahu Tjemplong dari Banjarmasin, 16 Maret 1862. Sumber : ANRI, Inventaris Arsip Tegal no. 39



Laporan tentang penggunaan perahu Pintjalang untuk mengangkut beras dari Pekalongan, 17 Februari 1812. Sumber : ANRI, Inventaris Arsip Jepara no. 34

Perahu-perahu tersebut dibuat dari kayu jati yang berasal dari Jepara yang difungsikan untuk kepentingan perdagangan dan pengangkutan bahan-bahan

¹¹ Inventaris Arsip Pekalongan no. 80.1.

¹² Inventaris Arsip Ambon no. 1604

komoditi, antara lain seperti gula, kopi, dan bahan kebutuhan lainnya seperti beras, teko, susu, daun, bunga, cerutu dan kotak.¹³ Pengangkutan bahan komoditi bukan hanya berada pada kisaran di Pulau Jawa saja, namun merambah sampai ke pulau lainnya.¹⁴ Fungsi lainnya dari perahu adalah untuk menangkap ikan.

3. Mitos Upacara Pembuatan dan Pelepasan Perahu

Ada perbedaan yang mendasar antara orang pribumi dengan orang asing dalam membuat perahu. Orang-orang pribumi sangat mempercayai adanya kekuatan supernatural. Kekuatan inilah yang dipercaya sangat membantu dalam pembuatan perahu. Agar pembuatan perahu dapat berjalan dengan baik dan lancar, maka dilakukanlah upacara-upacara, antara lain : upacara penebangan kayu, upacara *annattara* (upacara ini dilakukan pada saat akan dilakukan pemotongan ujung lunas untuk disambungkan dengan sambungan kayu yang lain), upacara *appasiki* (upacara sebagai penolak bahaya), upacara *ammasi* (upacara menjelang pembuatan perahu selesai), dan upacara pelepasannya.¹⁵ Upacara semacam ini banyak dianut oleh masyarakat Sulawesi Selatan pada saat pembuatan Perahu Penisi.

Pembuatan perahu dipimpin oleh seorang sang maestro pembangun perahu (punggawa)¹⁶. Semua yang terlibat dalam pembuatan perahu duduk berkeliling memutar, sementara sang maestro mempersiapkan tempat dibagian akhir lunas (penggabungan ruas kayu pada perahu). Sang pemilik perahu dan istrinya duduk di



Tempat pembuatan perahu di Buton, Sulawesi Tenggara, tampak para pengrajin memperagakan cara membuat perahu, 8 Agustus 1961. Sumber : ANRI, Djapen M. 18272

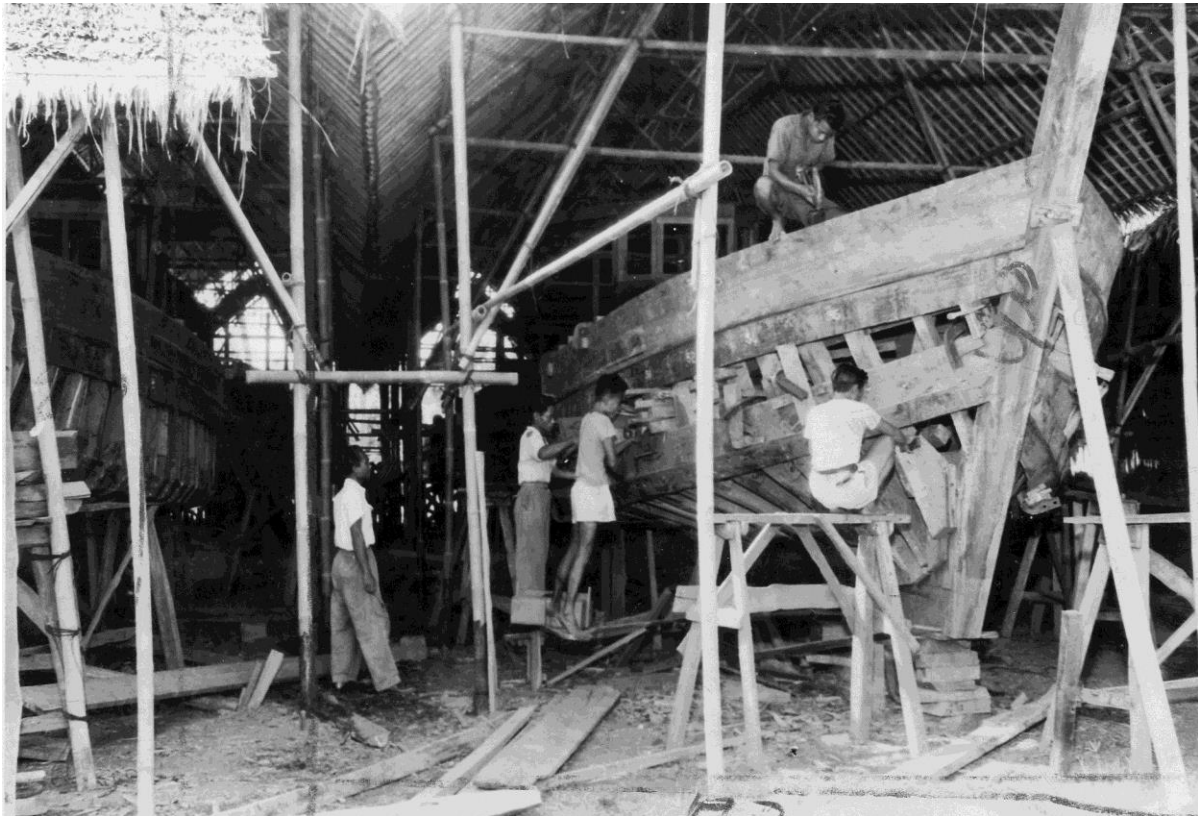
¹³ *Inventaris Arsip Jepara* no. 34

¹⁴ *Inventaris Arsip Tegal* no. 75.

¹⁵ Haris Sukendar, *Op.Cit.*, hlm. 136.

¹⁶ Adrian Horridge, *Op.Cit.*, hlm. 144

sebelah kanan lunas, para pembangun perahu di sebelah kiri, sedangkan calon kapten (nahkoda) perahu duduk di belakang pemiliknya. Pada saat upacara berakhir sang pemilik perahu memberi sang maestro hadiah, termasuk jubah putih yang digunakan saat upacara pembuatan perahu. Istri pemilik perahu menyajikan kue manis dan daging manis lainnya pada para hadirin yang ikut serta dalam upacara tersebut. Kue dan daging untuk sang maestro dibungkus dengan daun pisang dan dikubur di bawah rangka untuk ruh-ruh penguasa pengkalan perahu.¹⁷ Pada saat perahu akan diluncurkanpun (dilepas ke laut atau sungai) dilaksanakan upacara dengan disertai berbagai keranjang berisi beras, ada musik, makanan dan minuman serta mengorbankan seekor kambing.



Pembuatan Perahu Bermotor „Samudra” di Pekalongan, 24 Agustus 1954. Sumber : ANRI, Kempen Jateng No. 540824 GD 3-1

¹⁷ *Ibid.*, hlm. 148

Setiap daerah di Indonesia mempunyai cara-cara tersendiri dalam melakukan upacara-upacara pembuatan perahu. Hal ini disesuaikan dengan situasi dan kondisi yang berlaku di daerah tersebut. Di daerah Mandar, Sulawesi Barat terdapat upacara *pai'ssangang pa'lopiang* yaitu pengetahuan mengenai pembuatan perahu dan ritualnya.¹⁸



Pelepasan perahu dari hasil kerajinan rakyat di Sulawesi Tenggara, 8 Agustus 1961. ANRI: Djapen M 16283

Upacara-upacara yang bersemangat dalam pembuatan perahu ini banyak ditemukan di sebagian besar wilayah Indonesia, namun sangat jarang didokumentasikan dan hal ini tampaknya sudah berlangsung cukup lama. Upacara-upacara tersebut merupakan aktifitas yang tidak terlepas dari pola pikir masyarakat di mana mereka tinggal serta tradisi dan adat adat istiadat yang telah mereka anut sejak dahulu kala. Upacara-upacara ini merupakan suatu usaha pendekatan diri kepada suatu kekuatan yang menguasai alam raya.¹⁹ Selain itu, dimaksudkan pula untuk memperoleh keselamatan dan keamanan selama berlayar serta menghindari dari adanya kecelakaan atau marabahaya. Upacara-upacara yang dilakukan pada

¹⁸ Muhammad Ridwan Alimuddin, *Orang Mandar Orang Laut : Kebudayaan Bahari Mandar Mengarungi Gelombang Perubahan Zaman*, Jakarta : Kepustakaan Populer Gramadia, 2005, hlm. 167.

¹⁹ Haris Sukendar, *Op.Cit*, hlm. 137.

saat pembuatan perahu ada kemungkinan merupakan pengaruh dari masa prasejarah dengan maksud untuk mengusir bala. Upacara-upacara dalam pembuatan perahu tidak hanya terjadi pada pembuatan perahu yang berfungsi praktis, tetapi juga dalam pembuatan perahu yang berupa simbol-simbol disertai dengan binatang yang akan dikorbankan seperti kambing, babi, kuda, kerbau, ayam, dll.²⁰ Sedangkan orang asing dalam membuat perahu lebih menekankan pada prosesnya mulai dari memilih kayu yang tahan dan kuat terhadap air, ukurannya, biaya yang harus dikeluarkan, lamanya pembuatan, jenis-jenis nama perahu, tempat pembuatannya sampai dengan proses pelepasan. Hal ini dapat dilihat dari arsip yang telah ditampilkan dan bicarakan di atas.

4. Penutup

Dalam pembicaraan di atas terlihat bahwa proses pembuatan perahu yang dimulai dari penebangan pohon, mengasah kayu agar halus, menyambungkan antara ruas kayu yang satu dengan lainnya, memaku, sampai pada saat peluncuranpun harus melalui upacara-upacara yang memang banyak dianut oleh sebagian besar masyarakat di wilayah Indonesia. Hal ini mereka lakukan agar dalam mengarungi lautan, sungai maupun danau dengan menggunakan perahu tersebut dapat mendekati diri kepada kekuatan yang menguasai alam raya, diberi keselamatan dan keamanan serta terhindar dari kecelakaan atau marabahaya. Hal ini menunjukkan bahwa mitos pembuatan dan pelepasan perahu hanya dikenal oleh masyarakat Indonesia terutama di wilayah pesisir dan diwariskan secara turun temurun melalui tradisi lisan. Sementara itu, orang-orang asing dalam melakukan pembuatan maupun pelepasan perahu tidak mengenal upacara-upacara seperti yang dilakukan oleh sebagian besar masyarakat Indonesia.

Sayangnya upacara-upacara tersebut di atas tidak pernah terekam dalam arsip atau didokumentasikan dengan baik oleh masyarakat yang masih menjalankan ritual tersebut. Dalam arsip kertas maupun foto tidak pernah tergambarkan secara rinci mengenai proses pembuatan dan pelepasan perahu, yang tergambar dalam arsip foto dan kertas hanyalah mengenai kayu yang dipergunakan untuk membuat perahu, jenis-jenis nama perahu dan ukuran perahu serta pemanfataannya.

²⁰ *Ibid.*, hlm. 138.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

- Inventaris Arsip Ambon no. 1604
Inventaris Arsip Jepara no. 25.2 dan 34
Inventaris Arsip Pekalongan no. 80.1
Inventaris Arsip Tegal no. 39 dan 41
Arsip Foto Djapen M. 16282.
Arsip Foto Djapen M. 16283.
Arsip Foto Kempen, Jateng no. 540824 GD 3-1

Buku

- Adrian Horridge, *Perahu Layar Tradisional Nusantara* (terjemahan), Yogyakarta : Ombak, 2014.
Haris Sukendar, *Perahu Tradisional Nusantara : Tinjauan Melalui Bentuk dan Fungsi*, Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2002.
Muhammad Ridwan Alimuddin, *Orang Mandar Orang Laut : Kebudayaan Bahari Mandar Mengarungi Gelombang*, Jakarta : Kepustakaan Popular Gramedia, 2005.
Sukatman, *Butir-butir Tradisi Lisan Indonesia : Pengantar Teori dan Pembelajarannya*, Yogyakarta : LaksBang Pressindo, 2009.

Website

- www.academia.edu, diunggah pada tanggal 16 Agustus 2016.
www.academia.edu, diunggah pada tanggal 17 Agustus 2016.
https://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Jepara, diunggah pada tanggal 20 Agustus 2016.
www.jeparahandicraft.net/mebel-jati-jepara, diunggah pada tanggal 20 Agustus 2016.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Mutiara Khatulistiwa Sulawesi: Interaksi Sosial dan Ekonomi di Teluk Tomini Awal Abad Ke-20

Lukman Nadjamuddin



**MUTIARA KHATULISTIWA SULAWESI:
INTERAKSI SOSIAL DAN EKONOMI DI TELUK TOMINI AWAL
ABAD KE-20**

Oleh: Lukman Nadjamuddin*

I. Pendahuluan

Teluk Tomini merupakan salah satu kawasan teluk terbesar di dunia yang terletak di garis khatulistiwa dengan luas mencapai 59,500 kilometer persegi dan terbesar kedua di Indonesia setelah Teluk Cendrawasih di Papua. Kawasan Teluk Tomini merupakan jantung segitiga karang dunia yang terkenal dengan keanekaragaman hayati dan keunikan ekosistem. Di tengah teluk terdapat 56 pulau dan 1 buah Gunung Api yang masih aktif. Dengan garis pantai terbentang di tiga propinsi: 1) Sulawesi Tengah mempunyai panjang garis pantai sekitar 1.179 km; 2) Sulawesi Utara sepanjang 784,94 km; dan 3) Gorontalo sepanjang 436,52 km.

Sebagai jantung segitiga terumbu karang dunia, Teluk Tomini bukan semata merupakan *asset* dari warga di sekitarnya, namun juga *asset* nasional bahkan dunia. Keberadaan terumbu karang dan hutan bakau yang terjaga, ekosistem daerah aliran sungai yang bermuara ke teluk terpelihara dengan baik, membuat ikan dan biota laut lainnya berkembang. Dengan wilayah terumbu karang yang mencapai 1.031 hektar serta hutan bakau seluas 785,10 hektar, Tomini sangat kaya akan potensi sumber daya laut yang berlimpah untuk pengembangan pariwisata bahari.

Teluk Tomini menjadi populer menjelang puncak pelaksanaan Sail Tomini pada tanggal 19 September 2015, dengan mengusung tema “Mutiara Khatulistiwa, Untuk Kehidupan Masa Depan” merefleksikan kekayaan alam dan harapan masa depan yang lebih cerah. Sail Tomini berusaha memformulasikan kegiatan pelayaran dengan pembangunan yang berbasis kemaritiman dalam rangka mengoptimalkan pembangunan bidang kelautan serta mengukuhkan kembali kejayaan bangsa Indonesia sebagai bangsa bahari yang hidup di negara kepulauan.

*Dosen Pendidikan Sejarah FKIP Universitas Tadulako, Palu-Sulawesi Tengah.

Tulisan ini tidak mengeksplanasi Teluk Tomini dalam perspektif kontemporer, tetapi berusaha menarik garis ke belakang, menghadirkan masa lampau dalam konteks kekinian. Hal ini menjadi penting karena popularitasnya menembus batas abad. Teluk Tomini memiliki cerita masa lalu yang demikian panjang dan dinamis. Sebagai sebuah teluk yang penuh dinamika, pernah menjadi bagian dari Kesultanan Ternate. Setelah pengaruh Ternate hilang pasca meninggalnya Sultan Baabullah, Teluk ini menjadi bagian dari pengaruh Kerajaan Gowa. Lagi-lagi kekalahan Gowa dari VOC, kawasan ini berada di bawah kuasa orang Bugis hingga abad ke-19.

Perseteruan Belanda dan Bone pada terakhir abad ke-19, memberi kesempatan kepada para pelaut Mandar untuk menguasai daerah tersebut. Orang-orang Mandar kemudian menegakkan hegemoninya pada tahun 1870. Kerajaan Moutong pun dibangun oleh orang-orang Mandar yang melarikan diri dari tanahnya akibat berseteru dengan Belanda. Secara khusus, tulisan ini menjelaskan interaksi sosial dan ekonomi di kawasan Teluk Tomini berdasarkan konsep pelayaran dan perdagangan, seperti yang dikemukakan oleh Lopian bahwa pelayaran dan perdagangan ditentukan tiga hal yaitu pelayaran, pola perdagangan, dan pelabuhan.¹

II. Interaksi Sosial dan Koloni Baru: Integrasi Penduduk di Teluk Tomini

Kawasan Teluk Tomini menggenangi sejumlah daerah yang menjadi unit sosial dan politik dan terdapat banyak bahasa dan beragaman budaya serta memberikan akses masuknya unsur budaya dan bahasa dari luar daerah.² Kondisi Teluk Tomini menjadi semakin kompleks ketika pengaruh dari luar mulai berperan dan terlibat dalam interaksi sosial-ekonomi, terutama Bugis, Mandar, Banjar, kemudian orang-orang dari utara seperti Talaud dan bahkan Filipina Selatan yang mulai muncul di perairan Teluk Tomini pada abad ke-19. Interaksi dengan pihak luar

¹Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17* (Jakarta: Kobam, 2008).

²“Tominische talen”, dalam D. G. Stibbe, *ibid.*, hal. 392.

menandai perluasan pengaruh masing-masing pusat kekuasaan, seperti Kesultanan Sulu di Filipina Selatan dan Kerajaan Bone di Sulawesi Selatan, yang menjadikan kawasan Sulawesi Tengah dan Utara sebagai bagian dari perluasan pengaruhnya.³ Perluasan pengaruh mungkin benar, tetapi perlu dicermati lebih jauh apakah yang dimaksud Filipina Selatan adalah Mindanao bukan Sulu. Kajian Warren mengenai Sulu dan Lapiian mengenai Kawasan Laut Sulawesi, memang beberapa kali menyebut Teluk Tomini, namun bukan soal perluasan pengaruh kekuasaan Sulu melainkan soal perompak atau bajak laut Mangindanao yang pernah beroperasi di kawasan Teluk Tomini.⁴ Sepanjang bagian barat dan timur Teluk Tomini tidak ditemukan daerah yang mengakui kekuasaan Kerajaan Sulu. Aktivitas orang-orang Mangindanao dan Tobelo, bukan sebagai pedagang, tetapi perompak yang sering kali menyerang kampung-kampung di pesisir teluk untuk merampok dan menangkap penduduk guna dijadikan budak yang dapat dijual.

Orang-orang Filipina Selatan sejak abad ke-19 telah dikenal sebagai pelaut yang mengarungi samudera kemudian berperan sebagai perompak yang berpangkalan di pulau Mindanao dan populer sebutan orang Mangindano. Pada awalnya, terbatas di lautan sebelah selatan kepulauan Filipina dan Maluku Utara. Memasuki abad ke-17 – 18 memperluas daerah operasinya seiring dengan banyaknya kapal Eropa melintas di kawasan Asia Tenggara. Untuk memudahkan kontrol terhadap kapal Eropa, dibangun pangkalan persinggahan yang terbentang dari kepulauan Natuna di Riau, Kalimantan Utara hingga Filipina Selatan. Dengan intensifnya persaingan di antara kelompok perompak dan perluasan perdagangan laut, pada abad ke-19 mulai muncul di teluk

³ H. Blink, *Nederlandsch Oost en West Indie* (Leiden, E.J. Brill, 1899), hal. 64.

⁴ Lapiian, *Orang Laut – Bajak Laut – Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XVIII*. (Jakarta: Komunitas Bambu, 2007), hal. 1; James Francis Warren, *The Zulu Zone 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery, and Ethnicity in The Transformation of a Southeast Asia Maritime State* (Ken Ridge, Singapura: Singapore University Press, 1981).

Tomini.⁵ Orang Filipina bersama orang Tobelo dari Maluku Utara menjadi raja perompak di tengah laut. Pelaut yang tertangkap kemudian dijual sebagai budak, tetapi kondisi ini tidak berlangsung secara terus-menerus, tergantung pada aktivitas pelayaran dan arah angin.⁶

Orang Bugis melengkapi keberadaan orang Mangindanao dalam mendorong dinamika sosial dan ekonomi di kawasan Tomini. Kehadiran orang Bugis dipicu oleh kepaiawaian berlayar sejak berabad-abad lamanya, terutama awal abad ke-19⁷ serta dominasi maritim yang ditegakkan sejak abad ke-17. Setelah mengambil alih peran para pelaut Makasar yang kalah dalam perang tahun 1667, para pelaut Bugis muncul sebagai penguasa lautan utama di Kawasan Timur Indonesia sepanjang abad ke-17-18 dan berlangsung sampai abad ke-19 dengan sedikit perbedaan motivasi, terutama setelah kekalahan dalam Perang Bone tahun 1825.⁸ Perang inilah yang memicu migrasi besar-besaran Orang Bugis ke berbagai kawasan nusantara, salah satunya Teluk Tomini.⁹ Pasca Perang Bone, di Tolitoli muncul cerita mengenai nakoda

⁵ Timothy Travers, *Pirates; a History* (London, The History Press, 2009), hal. 326. Dalam terminologi lokal, armada perompak dari Filipina Selatan ini sering disebut sebagai *Ilanun*, yang artinya perompak di laut lepas. Keberadaan dan aktivitas masih bisa bertahan sampai tahun 1970-an, dan dikenal di antara pengusaha perkapalan swasta Eropa yang berkepentingan dengan perekonomian di Asia Tenggara. Stefan Eklof, *Pirates in Paradise: a modern history of Southeast Asia's maritime marauders* (Copenhagen, NIAS Press, 2006), hal. 38.

⁶ P. Bleeker, *Reis door de Minahasa en den Mollukschen archipel: gedaan in maanden September en Oktober 1855, eerste deel* (Batavia, 1856, Lange en Co), hal. 265. Misalnya kesaksian Bleeker saat mengunjungi daerah pantai Boalemo pada bulan September 1855, menyatakan bahwa orang-orang Boalemo banyak menyingkir dari pantai karena takut ditangkap oleh orang-orang Mangindanao dan Tobelo yang akan menjadikan budak dan menjualnya.

⁷ L. van Vuuren, "De prauwvaart van Celebes", dalam *Koloniale Studien*, tahun 1917, jilid 1, hal. 107.

⁸ Christiaan Pelras, *The Bugis* (Oxford, 1996, Blackwel Publ), hal. 142

⁹ Menurut Greg Acciaioli, perantauan orang Bugis ditentukan oleh prinsip-prinsip tertentu, sehingga strategi perantauannya pun berbeda. Banyak daerah telah didatangi, seperti Sumatera, Kalimantan Timur, Jambi, Indragiri, Mempawah, dan lain-lain. Awalnya para perantau Bugis ini dilakukan oleh para bangsawan rendah

Gentele,¹⁰ sedangkan di Teluk Tomini muncul cerita mengenai Sawerigading yang diberi judul Kisah Sawerigading.¹¹ Lebih lanjut Jennifer W Nourse menyatakan bahwa:

Pada akhir abad ke-19, banyak pedagang pendatang telah membangun komunitas permanen yang dikenal dengan pemukiman Kampung Bugis, Kampung Mandar, dan Kampung Gorontalo. Di kampung tersebut, banyak lelaki yang menikah dengan wanita Laujé dari kaki bukit dan mulai menjual barang-barang dari rumah sendiri, meski setelah berlayar ke pelabuhan lain.¹²

Pernyataan Nourse tersebut menjelaskan ada banyak kelompok etnis yang ada di Teluk Tomini pada akhir abad ke-19, umumnya menikah dengan perempuan Laujé. Realitas ini menandakan bahwa para perantau tidak membawa keluarga, bahkan banyak di antaranya yang belum menikah. Oleh karena itu, menikah di tanah baru, pada hakikatnya, merupakan sebuah upaya untuk mensosialisasikan dan memudahkan proses adaptasi seseorang di tanah baru yang masih asing. Perkawinan yang demikian dimaksudkan untuk memperkuat posisi sosial sang pendatang. Lewat interaksi sosial yang dilakukan, maka hal seperti itu dapat diwujudkan.

(*andiq*) dan orang biasa (*tau deceng*) yang kaya dan dihormati. Pada tahap berikutnya merupakan “perantauan petani” (*peasant migration*) yang sebagian besar dilakukan melalui pola migrasi berantai (*chain migration*) yang menekankan ikatan kekerabatan horizontal. Acciaioli, “Utang Piotang dan Sistem Kekerabatan: Struktur Sosial Masyarakat Bugis Perantauan dan Pemasaran Ikan di Danau Lindu, Sulawesi Tengah”, dalam Roger Tol, Kees van Dijk, dan Greg Acciaioli, *Kuasa Dan Usaha di Masyarakat Sulawesi Selatan* (Makassar: Inninawa dan KITLV-Jakarta, 2009), hal. 283.

¹⁰ Ada tiga versi cerita ini, yakni di Ogotua, Lingadan, dan Tolitoli. Namun belum ditemukan cerita lengkap dari nakoda Gentele tersebut. Wilman Darsono Lumangino, “Menyusuri Perjalanan Masa Lalu: Catatan dari Pinggiran”, *Tolitoli*, 2 September 2012.

¹¹ Janifer W. Nourse, “Sawerigading di Tanah Asing: Mitos La Galigo di Sulawesi Tengah”, dalam Kathryn Robinson dan Mukhlis PaEni, *Tapak-Tapak Waktu: Kebudayaan, Sejarah, dan Kehidupan Sosial di Sulawesi Selatan* (Makassar: Inninawa, 2005), hal. 218-224.

¹² *Ibid*, hal. 225.

Berbeda dengan orang-orang Mangindanao yang lebih banyak melakukan perompakan, orang-orang Bugis bermigrasi dan membangun pemukiman permanen di kawasan Teluk Tomini. Hal ini menunjukkan bahwa kehadirannya bersifat tetap dan tidak melakukan penaklukan, tidak pula menjadikan daerah diaspora sebagai bagian dari hubungan subordinatif dengan pusat kekuasaannya di Sulawesi Selatan. Keradaan pangkalan Bugis di sepanjang pantai Teluk Tomini menunjukkan adanya pengaruh yang kuat dalam percaturan politik oleh kekuatan lokal dan pendatang sepanjang abad ke-19 dan awal abad ke-20.¹³

Orang Bugis bukan satu-satunya kekuatan dari Sulawesi Selatan yang berperan dalam polarisasi politik dan ekonomi di kawasan Teluk Tomini sepanjang abad ke-19 dan awal abad ke-20. Dijumpai pula orang Mandar yang dengan kekuatan kemaritiman dapat memasuki perairan Teluk Tomini. Kepiawaian sebagai pelaut tidak kalah dibandingkan orang Bugis dan Makasar, yang telah ditundukkan sejak abad ke-16 di Indonesia Timur.¹⁴ Menurut Ridwan Alimuddin bahwa:

Jalur pelayaran utama para pelaut Mandar mengikuti garis timur-barat, yaitu Mandar – Jawa – Sumatra – Singapura – ke barat, sekembalinya dari Singapura menempuh pula jalur pelayaran ke Ambon, Ternate, Kepulauan Kei, Aru, Tanimbar, Irian, dan juga ke Australia Utara untuk menangkap/membeli teripang. Didapati juga jalur ke Sulawesi Utara (Donggala – Tolitoli)

¹³ Swee Hock Saw, *The population of peninsular Malaysia* (Singapore, 1988, ISEAS), hal. 37. Perubahan dalam konstelasi politik lokal yang dipicu oleh kompetisi di antara para penguasa setempat dengan cepat dimanfaatkan oleh para pendatang Bugis ini untuk memperkuat pengaruh dan posisi tawar. Umumnya faktor kesamaan kepentingan lebih dominan daripada faktor budaya untuk menentukan keberpihakan para pelaut Bugis pada kelompok-kelompok yang bersengketa.

¹⁴ F.S.A. de Clercq, *Bijdragen tot de kennis der Residentie Ternate* (Leiden, 1890, E.J. Brill), hal. 137. Menurut kesaksian Valentijn, para pelaut Mandar juga termasuk kelompok kekuatan maritim yang diperhitungkan dalam perdagangan dan pelayaran di kawasan Maluku. Bersama dengan orang-orang Bugis, Makasar dan Tobelo berbagi daerah pelayaran berdasarkan jenis komoditi yang kuasai dalam transaksi.

sampai ke Philipina. Jalur ke selatan menuju Pulau Jawa dan terus ke pulau-pulau NTB, NTT dan Timor.¹⁵

Pernyataan Ridwan Alimuddin mengisyaratkan bahwa Teluk Tomini tidak disebutkan sebagai salah satu jalur pelayaran Orang Mandar. karena daerah Teluk Tomini tidak berada pada jalur pelayaran yang sudah lazim dibicarakan. Akan tetapi, wilayah Teluk Tomini seperti Kasimbar, Tinombo, Tomini, dan Moutong merupakan daerah koloni Mandar. Kasimbar merupakan tempat paling awal dari koloni Mandar di kawasan itu. Kata Kasimbar berasal dari ungkapan *Simbar mi Allo* (sudah terbit matahari). Orang Kasimbar mengakui bahwa raja pertamanya adalah keturunan Mandar. Begitu juga dengan Moutong, raja pertamanya adalah keturunan Mandar.

Keunikan orang Mandar, menghindari persaingan dan konflik terbuka dengan para pelaut, termasuk yang berasal dari Sulawesi Selatan, dalam hal penguasaan transaksi emas, perhiasan, candu, kain sutera, amunisi, dan senapan. Transaksi yang demikian ini terbatas di kalangan elite lokal, dengan demikian orang Mandar lebih banyak berinteraksi dengan kalangan elite.¹⁶ Dari hasil interaksi sosial ini, dapat memperbesar perannya secara politis, sehingga dipandang sebagai mitra strategis oleh elite politik lokal.¹⁷ Hal ini sangat menarik, soalnya di beberapa daerah seperti di Banyuwangi sebagaimana disebutkan Margana bahwa orang Mandar selalu membuat

¹⁵ Ridwan Alimuddin, “Kebaharian Mandar dan Catatan Beberapa Ekspedisi Pelayaran Internasional Perahu Mandar” dalam Dorothea Rosa Herliany, Imam Muhtarom, Seno Joko Suyono, Wicaksana Adi dan Yoke Darmawan (Ed), *Arus Balik: Memori Rempah dan Bahari Nusantara Kolonial dan Pascakolonial* (Yogyakarta: Ombak, 2014), hal. 217. Lihat juga dalam Baharuddin Loppa, *Hukum Laut, Pelayaran Dan Perniagaan: Penggalan dari Bumi Indonesia Sendiri*. (Bandung: Penerbit Alumni, 1982), hal. 48-49.

¹⁶ P. J. Veth, *Aardrijkskundig en statistische woordenboek van Nederlandsch Indië, vol. II* (Amsterdam, 1863, P.N. van Kampen), hal. 436

¹⁷ David Henley, *Fertility, Food, and Fever: population, economy and environment in North and Central Sulawesi, 1600-1930* (Leiden, KITLV Press, 2005), hal. 86. Misalnya penguasa Moutong pernah meminta tolong para pelaut Mandar ini untuk melindungi dari ancaman kekuatan di sekitarnya. Peran ini ditunjukkan oleh orang-orang Mandar dengan ikut membentuk dinasti penguasa yang memerintah di Moutong. Pola serupa juga diulangi lagi di kerajaan Tojo.

kekacauan di ujung timur Pulau Jawa dan menjadikan Nusa Barong sebagai pangkalan.¹⁸ Begitu juga di Kalimantan Selatan, di sekitar Pulau Laut, Orang Mandar membangun koloni dan menguasai jalur pelayaran dan perdagangan.

Seperti orang Bugis, gelombang kedatangan Mandar ke Teluk Tomini dipicu oleh peristiwa politik di kampung halamannya. Kekalahan kerajaan Mandar melawan Belanda dalam perang tahun 1870, mendorong sekelompok pelaut Mandar yang tidak puas beralih dari wilayah perairan yang dikontrol oleh perkapalan kolonial. Kelompok pelaut terakhir ini lebih banyak berperan sebagai perompak daripada pedagang dan menjadikan sejumlah perairan, termasuk Teluk Tomini sebagai daerah operasi.¹⁹ Para perompak Mandar dalam setiap aksinya sangat terbantu oleh keberadaan perahu *sandeq*. Perahu jenis ini dikenal dengan kecepatan dalam berlayar. Biasanya menyerang kapal dengan cara berkelompok-kelompok, setiap kelompok terdiri atas lima sampai enam perahu.

Setibanya di Teluk Tomini, kelompok perompak yang umumnya dipimpin oleh bangsawan Mandar, bergabung dengan pemukiman pelaut dan pedagang Mandar yang sudah datang sebelumnya, kemudian mensinergikan kekuatan kultur pedagang dan perompak. Untuk menegaskan identitasnya, menyebut dirinya sebagai pelaut Mandar Tomini yang mengarahkan sasaran perompakan terhadap kapal kolonial, sebagai pembalasan atas kekalahan dalam perang tahun 1870.²⁰

Walaupun kaum pendatang di kawasan Teluk Tomini menunjukkan keragaman latar belakang dan potensi yang besar, kemudian ditopang penguasaan maritim dan kekuatan primordial, keberadaan etnis lokal tidak kehilangan jati diri. Pada konteks inilah, budaya maritim tercipta dan terselenggara oleh mereka yang

¹⁸ S. Margana, *Ujung Timur Jawa, 1675-1748: Perebutan Hegemoni Blambangan* (Yogyakarta: Pustaka Ifada, 2013), hal. 259-274.

¹⁹ Anon, "Mededeelingen betreffende eenige Mandharsche landschappen", dalam *BKI*, tahun 1909, vol. 62, hal. 650.

²⁰ R. De Klerk, "Rapport over 's Compagnie regt op de Groote Oost", dalam *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van kunsten en wetenschappen*, tahun 1868, jilid XXXIII, hal. 44.

disebut pelayar dan pelaut. Namun begitu, ada hal yang tidak dapat dipisahkan dalam fenomena budaya maritim tersebut, yaitu kontribusinya yang sering kali disebut orang darat, karena selama hidupnya hanya berada di daratan. Kontribusi terpentingnya adalah penyedia bahan-bahan kebutuhan pokok yang dibutuhkan para pelayar dan pelaut. Interaksi sosial pun terjadi dalam situasi seperti ini. Melalui pelabuhan-pelabuhan dan pemukiman-pemukiman para pendatang yang ada di Teluk Tomini, interaksi timbal balik terjadi tanpa batas formal, antara bangsawan dan orang biasa.

Interaksi tanpa batas formal ini dapat digunakan untuk melihat keberadaan orang Gorontalo – baik sebagai satu kesatuan adat maupun sebagai kekuatan politik – di sepanjang pesisir Teluk Tomini yang mampu bertahan sampai abad ke-19. Meskipun secara institusi politik sudah berakhir sejak pemerintah Kolonial Belanda menghapuskan kerajaan ini pada tahun 1889, kehadiran pengaruh Gorontalo sebagai simbol kekuatan tradisi dan sosial masih terus bertahan hingga sekarang. Kenyataan historis ini menunjukkan bahwa secara politik, Gorontalo merupakan perpanjangan tangan kolonial yang sedang melakukan pasifikasi di wilayah Teluk Tomini. Lewat Gorontalo, Belanda dapat mengakses Teluk Tomini. Walaupun upaya pasifikasi kawasan teluk tersebut sempat terhalang oleh aksi perlawanan Raja Tombolotutu selama 12 tahun (1887-1904).²¹

Berbeda dengan para pendatang di Teluk Tomini, orang Gorontalo tidak dikenal sebagai pelaut, tetapi petani ulung. Walaupun memiliki kemampuan berlayar, tetapi tradisi maritim tidak seperti pelaut yang sudah banyak dikenal di negeri ini. Struktur sosialnya ditopang oleh sistem feodal yang telah lama bertahan mengakibatkan interaksi sosial sedikit tertutup secara vertikal dan horizontal²².

²¹ Sunarto Amus dkk, *Sulawesi Tengah: Dinamika Parlemen dan Biografi Anggota DPRD Periode 2004-2014* (Surabaya: Intigrafika Sukses Mulia, 2012), hal. 27.

²² J. G. F. Riedel, "De landschappen Holontalo, Limoeto, Bone, Boalemo en Katingalo of Andaglie" dalam *TNI*, jilid XIX, 1870, hal. 66. Selain adanya

Penduduk Gorontalo termasuk Limboto dan Bualemo mendominasi hubungan dengan komunitas di sekitarnya²³, terutama Poso dan Moutong pada sektor pertanian. Akibatnya, di sepanjang Pantai Moutong dan Poso banyak ditemukan pemukiman orang Gorontalo, yang bercocok tanam dengan jenis tanaman baru pada abad ke-20.²⁴ Kamani Muhammad menyatakan bahwa orang Gorontalo datang ke Poso untuk mencari penghidupan lebih layak, yang umumnya berprofesi sebagai petani. Kesuksesan di Tanah seberang, terutama terkait dengan tanaman kelapa menyebabkan banyak orang Gorontalo pindah ke Poso.²⁵

Penjelasan mengenai interaksi sosial yang terjadi dalam sejarah Teluk Tomini menggambarkan bahwa interaksi ini melibatkan beberapa kelompok masyarakat dengan kepentingan yang hampir sama, yakni membentuk koloni di kawasan itu. Pasalnya, kawasan ini merupakan pusat pertemuan antara pedagang dan bukan pedagang, pelaut-pelayar dan bukan pelaut-pelayar, orang baru (pendatang) dan orang lama (lokal). Kedatangannya pun tidak bersamaan, sehingga interaksi sosial berjalan dengan baik. Setelah Orang Makassar pergi pasca kekalahan dalam Perang Makassar melawan Belanda, diganti oleh Orang Bugis – khususnya dari Bone – dan terakhir orang Mandar. Para pendatang ini berusaha menegakkan hegemoninya. Kedatangan dan melemahnya kuasa ketiga suku itu tidak lain adalah perang. Perang Gowa (1667-

stratifikasi social yang membedakan antara kelompok elite penguasa dan rakyat biasa, dalam struktur ini juga terdapat kelompok budak yang dibedakan dalam beberapa klasifikasi. Sistem demikian mengakibatkan kesulitan bagi mobilitas social yang dinamis bagi masyarakat Gorontalo.

²³ J. G. F. Riedel, “De oorsprong en de vestiging der Boalemoers in Noord Celebes”, dalam *BKI*, tahun 1885, vol. 34, hal. 495. Orang Boalemo awalnya tinggal di sekitar Tilamuta, daerah yang memiliki hubungan adat dan budaya dengan pusat kekuasaan Gorontalo dan Limboto. Kesamaan bahasa dan tradisi, sehingga juga sering disebut sebagai orang Gorontalo.

²⁴ Albert Christian J. Kruyt en Nicolaus Adriani *De Bare'e spreken de Toradjas van Midden Celebes*, vol. 3 (Batavia, 1914, Landsdrukkerij), hal. 81. Orang Poso sendiri meskipun mengimpor dari Gorontalo menjadi lebih terkenal dalam bidang pelayaran, khususnya pelayaran pantai dan sungai.

²⁵ Wilman Darsono Lumangino, “Menyusuri Perjalanan Masa Lalu: Catatan Dari Pinggiran”, *Wawancara dengan Kamani Muhammad*, Poso, 16 Agustus 2006.

1669) mengakhiri kontrol Gowa atas kawasan Teluk Tomini. Begitu juga dengan Perang Bone (1820) melemahkan hegemoni politik Kerajaan Bone atas beberapa wilayah di Teluk Tomini, perang Mandar (1870) pun demikian adanya.

Datang dan perginya orang-orang yang kalah perang seperti di atas sebenarnya menjelaskan fenomena sosial politik di Teluk Tomini. Orang datang melihat adanya peluang sosial dan politik di tanah baru yang sebenarnya masih asing. Di sana banyak kesempatan sosial yang ditemui oleh orang baru tadi. Terkadang konflik menjadi jalan masuk untuk melakukan interaksi secara vertikal dengan para penguasa lokal dan pada akhirnya yang berkuasa atas wilayah tersebut.

III. Monopoli Ekonomi Kolonial di Teluk Tomini

Kehadiran kelompok sosial sebagai pelaku utama dalam dinamika kehidupan sosial ekonomi di kawasan Teluk Tomini menunjukkan bagaimana interaksi ekonomi berlangsung. Apa pun latar belakang etnis, apakah pelaut, pedagang, petani, semua memanfaatkan perairan Teluk Tomini sebagai wahana interaksi. Geografis Teluk Tomini memungkinkan tumbuhnya dinamika dalam pelayaran regional dan interinsuler. Posisinya yang dikelilingi oleh garis pantai membentuk teluk Tomini sebagai kawasan maritim khusus, yang berbeda dengan perairan lepas atau Teluk Palu, yang cenderung tergantung pada pelayaran sekitarnya.

Perpaduan antara dua kawasan, yaitu perairan yang dikelilingi oleh garis pantai dan membentuk suatu ceruk geologi dan daratan pedalaman sebagai penopang garis pantai, membentuk dinamika khusus dalam kehidupan dan interaksi ekonomi. Kekuatan keduanya dapat memosisikan Teluk Tomini sebagai blok ekonomi tersendiri, yang tidak tergantung pada aktivitas ekonomi regional yang berlangsung di sekitarnya. Hal ini didorong oleh terjadinya hubungan secara terus-menerus yang

integratif di antara para pelaku ekonomi lokal dan potensi wilayah yang memadai untuk swasembada ekonomi.²⁶

Salah satu faktor yang menopang swasembada ekonomi adalah adanya interaksi ekonomi antara satu daerah dan daerah lain di sekitar Teluk Tomini. Khusus bagi swasembada pangan sepanjang akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20, tanpa terstruktur bisa terwujud, karena Gorontalo yang berlimpah produksi jagung dapat mengirim ke Sulawesi Tengah. Sebaliknya, daerah Sulawesi Tengah juga menawarkan padi dan kopra. Pertukaran demikian, mencegah terjadinya bencana kelaparan ketika terjadi kegagalan panen tanaman pangan.²⁷

Kawasan Teluk Tomini juga dikenal dengan produksi komoditi untuk tanaman “dagang”. Setidaknya dua produksi agraris di belakang garis pantai, terutama di wilayah Poso, Tojo, Kolonodale, yang terkenal dengan kebun kelapa. Produksi kopra di Poso dan Tojo, memiliki kualitas dan nilai jual tinggi di pasaran regional dan internasional. Untuk kebutuhan ekspor, kopra tersebut diangkut menuju Pelabuhan Gorontalo, karena Pelabuhan Poso dan Kolonodale, yang posisinya di muara sungai, sulit disinggahi kapal besar yang mengangkut ribuan pikul kopra produksi lokal. Hanya pelabuhan Gorontalo yang memiliki potensi demikian sepanjang abad ke-19 hingga pertengahan pertama abad ke-20.²⁸ Pelabuhan Poso dan Ampana sesekali dapat disinggahi kapal-kapal dagang Belanda milik KPM

²⁶ “Voedsel toestand” dalam *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch Indie*, tanggal 14 Januari 1920, lembar ke-2. Meskipun pernah terjadi bahwa di sekitar teluk Tomini terdapat kegagalan panen padi, toh jagung dan ketela juga banyak ditanam dan siap untuk menjadi pengganti beras sebagai makanan pokok penduduknya.

²⁷ Sejak tahun 1896 dari Gorontalo beberapa kapal pengangkut penumpang dan hasil bumi berlayar dan melayani jalur Gorontalo-Luwuk dan Gorontalo-Poso. “Het zware weer in de baai van Tomini” dalam *Bataviaasch Nieuwsblad*, tanggal 15 Januari 1932, lembar ke-1.

²⁸ “Copra verschepping” dalam *Bataviaasch Nieuwsblad*, tanggal 29 Agustus 1936, lembar ke-2.

(*Koninklijk Paketvaart Maatschappij*), terutama pada awal abad ke-20, ketika pelabuhan tersebut selesai dibangun pemerintah Belanda.

Potensi pedalaman Sulawesi Tengah lainnya adalah komoditi hasil hutan seperti kayu lilin, madu, rotan, dan damar, yang dieksploitasi oleh penduduk dan elite penguasa lokal. Melalui transportasi tradisional sepanjang jalan darat atau aliran sungai, komoditi ini sampai ke pelabuhan Poso, Kolonodale, dan Moutong untuk selanjutnya diangkut dengan kapal besar menuju Gorontalo, Kwandang, Manado untuk kepentingan ekspor.²⁹ Kekayaan laut juga menjadi komoditi potensial bagi perdagangan ekspor dan impor. Hasil laut tidak dieksploitasi secara rutin oleh penduduk, tetapi diborongkan untuk dimonopoli oleh pemilik modal, yang bekerja dengan hak konsesi dari pemerintah kolonial, setelah wilayah tersebut ditaklukkan lewat proses politik dan dinyatakan sebagai daerah tol pemerintah. Salah satu dari produk laut di teluk Tomini adalah kerang mutiara. Dengan monopoli pemerintah atas semua perdagangan ekspor dan impor di kawasan Teluk Tomini pada tahun 1900,³⁰ dapat memborongkan produksi tertentu kepada penawar tertinggi. Investor pertama pada eksploitasi kerang mutiara di Teluk Tomini adalah Coffin dan Maheu. Investor ini memperoleh hak borong untuk mengeksploitasi kerang mutiara dan mengambil produknya di daerah perairan Tojo. Raja Tojo, La Rieu ditugaskan oleh pemerintah untuk mencegah kapal-kapal dan orang asing yang datang mengambil mutiara di daerah kekuasaannya, kemudian diberikan ganti rugi atas eksploitasi tersebut.³¹

Aktivitas perkapalan dan pengangkutan yang tinggi di kawan teluk Tomini, diduga karena perairannya tenang dan hembusan angin yang stabil, kemudian tidak

²⁹“Uit onze kolonien: Gorontalo” dalam *Soerabaiasch Handelsblad*, tanggal 2 Oktober 1902, lembar ke-1.

³⁰*Staatsblad van Nederlandsch Indie* tahun 1900 nomor 8. Dengan penegasan monopoli ini, pemerintah colonial memaksa raja-raja pribumi seluruh kawasan Teluk Tomini untuk menyerahkan hak pemungutan cukai ekspor-impor kepada pemerintah dengan ganti rugi pembayaran tahunan sesuai dengan hasil yang ditafsirkan akan diperoleh dari situ.

³¹“De rijkjes aan de Tomini-bocht” dalam *Soerabaiasch Handelsblad*, tanggal 2 Oktober 1902, lembar ke-1.

berhubungan langsung dengan lautan lepas. Gugusan pulau kecil yang tersebar di sepanjang pantai, membuat kapal dalam berbagai jenis dan ukuran dapat berlayar. Hal ini bukan hanya memudahkan pelayaran melainkan juga menjadi peluang bagi pengangkutan dalam jumlah yang besar untuk penumpang dan produk lokal dalam transaksi ekonomi regional.

Aktivitas pelayaran di Teluk Tomini pun tumbuh seiring dengan perubahan politik pada akhir abad ke-19 hingga pertengahan abad ke-20. Penduduk lokal yang selama berabad-abad hanya berada di wilayah pesisir, kini mulai aktif sebagai pedagang, bahkan ada yang menjadi pelaut-pelayar. Realitas ini adalah hasil persentuhan antara penduduk lokal dengan para pendatang yang umumnya sebagai pelaut. Persentuhan demikian itu membuka cakrawala ekonomi baru bagi penduduk lokal, yang sebelumnya hanya hidup dari dunia agraris, pada abad ke-20 berubah ke dunia maritim, sehingga pelayaran dan perdagangan tumbuh dengan sendirinya. Dalam buku *Sejarah Tojo Unauna*, tampak jelas bahwa masyarakat di wilayah Kepulauan Unauna dan Kepulauan Togean juga adalah pelaut-pelayar dan memiliki armada laut.³²

Berkaitan dengan hal tersebut, di sepanjang pantai Teluk Tomini mulai tumbuh sederetan pelabuhan yang menjadi pangkalan utama terhadap proses transaksi ekonomi dan transportasi regional. Gorontalo, Moutong, Parigi, Poso, dan Tojo sepanjang abad ke-19 menjadi pusat-pusat pelabuhan yang berperan penting bagi perdagangan dan pengangkutan di kawasan teluk Tomini.³³ Umumnya pelabuhan-pelabuhan ini terletak di muara aliran sungai, sehingga aktivitas di pelabuhan memadukan pelayaran pantai, laut, dan sungai. Oleh karena itu, di sejumlah pelabuhan di atas bisa ditemukan kumpulan kapal (*rendezvous*) dalam berbagai ukuran. Pelaku ekonomi di perairan dan pelabuhan sekitar Teluk Tomini sangat

³² Hasan Dkk, *Sejarah Tojo Unauna* (Yogyakarta: Ombak, 2006), hal. 163.

³³ Rutger Eck, *Beknopt leerboek der geschiedenis, staatsinrichting en land- en volkenkunde van Nederlandsch Oost Indië* (Breda, 1885, Broese).

beragam, antara lain: Bugis, Mandar, Gorontalo, Kaili, Cina, Arab, dan Jepang.³⁴ Setelah pemerintah kolonial menerapkan monopoli, maka perdagangan gelap (*smokkelhandel*) mulai tumbuh. Bagi pemerintah kolonial, potensi kawasan Teluk Tomini mulai terasa akhir abad ke-19. Setelah memantapkan posisinya di wilayah Sulawesi Utara dan Gorontalo, pemerintah mulai memandang perlu menguasai perairan, dengan alasan memberantas perompakan yang sering merugikan perkapalannya. Pemerintah kolonial memikirkan suatu rencana besar untuk mengontrol wilayah ini untuk kepentingan penegakkan kawasan ekonomi koloni terpadu yang akan diwujudkan pada awal abad ke-20. Salah satu pilar utama dalam mewujudkan rencana ini adalah keberadaan KPM yang memperoleh konsesi bagi pengangkutan laut dari tanah koloni langsung ke Eropa. Perusahaan ini diharapkan menjadi perintis untuk memasuki perairan Teluk Tomini pada tahun 1895, yang akan melapangkan jalan pemerintah melakukan proses pasifikasi.³⁵

Langkah di atas segera diikuti dengan tindakan politik administratif yaitu pengangkatan seorang pejabat khusus yang bertanggung jawab mewakili kepentingan pemerintah di wilayah Teluk Tomini. Pada tahun 1893 pejabat yang disebut *gezaghgebbber* Teluk Tomini ini diangkat dan ditempatkan di Moutong, yang

³⁴ Esther Velthoen, "Pirates in the periphery: Eastern Sulawesi 1820-1905", dalam John Kleinen and Manon Osseweijer, *Pirates, ports and coast in Asia : historical and contemporary perspectives* (Singapore, 2010, ISEAS), hal. 216. Para pedagang Cina telah tiba sejak awal abad ke-19 dengan membawa junk-junk besar yang merapat di pelabuhan Poso dan Gorontalo. Namun karena pada akhir abad ke-19 sering menjadi sasaran perompakan, sehingga jumlahnya semakin berkurang dan memasuki awal abad ke-20 praktis tidak ada lagi junk Cina yang muncul di pelabuhan-pelabuhan Teluk Tomini.

³⁵ Joseph Norbert Frank Marie a Campo, *Engines of Empire : steamshipping and state formation in colonial Indonesia* (Hilversum, 2000, Verloren Uitgeverij), hal. 73. Awalnya jajaran direksi KPM menolak karena melihat dua kesulitan utama: pertama, potensi pengangkutan dianggap kurang dan cukup dengan menyinggahi pelabuhan Gorontalo untuk kepentingan pengangkutannya. Kedua, banyak pelabuhan yang ditawarkan untuk disinggahi tidak memenuhi syarat bagi kapal-kapal uap KPM untuk merapat di dermaga pelabuhannya. Hal ini tentu saja mempersulit pengangkutan dan menambah biaya yang tidak kondusif bagi neraca perdagangannya.

wewenangnya mencakup seluruh perairan Teluk Tomini. Akan tetapi, pejabat ini tidak mampu mengatasi semua persoalan yang muncul di wilayahnya. Empat tahun kemudian Residen Menado mengusulkan agar ada pejabat pendamping setingkat kontrolir yang ditempatkan di Teluk Tomini untuk membantu *Gezaghebber*.³⁶ Dengan demikian, segera diambil tanggungjawab dari Kontrolir Gorontalo yang sebelumnya diserahi untuk tugas itu dan secara struktural pejabat ini tunduk kepada Asisten Residen Gorontalo.³⁷

Keberadaan pejabat pemerintah kolonial mendorong percepatan terwujudnya pasifikasi kawasan ini. Pada bulan Oktober 1898, pemerintah menginsruksikan kapal perang *Java* berangkat dari pangkalan di Surabaya menuju Teluk Tomini untuk mengukur hidrografi perairan teluk Tomini sekaligus memperoleh informasi secara jelas dan rinci tentang potensi kawasan itu bagi pengembangan sektor ekonomi kolonial.³⁸ Akan tetapi, aktivitas ekonomi pribumi tetap berjalan, tidak dapat dihentikan oleh penguasa kolonial, sehingga yang terjadi berikutnya adalah persaingan ekonomi. Para pedagang yang sebenarnya adalah pelaut-pelayar itu merupakan penganut *mare librarum* yang menyatakan bahwa semua orang bebas berlayar di atas laut. Begitu pula dengan sumber daya alam yang ada di dalamnya, semua orang dapat mengelolanya dengan bebas, tanpa tekanan apapun.

Pemerintah mempercepat langkah untuk menerapkan kekuasaan fisik atas kawasan ini, terutama pada ekonomi potensial, bahkan pemerintah di Den Haag dan Parlemen Belanda (*Staatengeneraal*) membahas persoalan ini, dan dari hasil rapatnya pada tanggal 4 November 1898, sebuah rencana Undang-Undang untuk mengambil alih semua cukai ekspor dan impor dari penguasa lokal pribumi di seluruh Teluk

³⁶“Telegraam aan de Locomotief” dalam *De Locomotief* tanggal 17 Agustus 1896, lembar ke-2.

³⁷“Telegrammen aan de Locomotief” dalam *De Locomotief*, tanggal 20 November 1897, lembar ke-2.

³⁸“Marine” dalam *De Locomotief*, tanggal 22 Oktober 1898, lembar ke-2.

Tomini mulai dirancang.³⁹ Dalam RUU tersebut, pemerintah akan melakukan pendekatan “politik” kepada para penguasa pribumi khususnya yang di wilayahnya memiliki sarana pelabuhan untuk melakukan ekspor-impor dan selama ini lewat sahbandar memungut cukai. Para penguasa pribumi ditekan untuk menyerahkan hak pemungutan cukainya kepada pemerintah dengan imbalan ganti rugi tahunan dalam bentuk tunjangan tunai. Melalui cara ini pemerintah berusaha mengontrol perdagangan dan mencegah perdagangan gelap yang berpotensi merugikan perekonomian kolonial sekaligus mengontrol semua fasilitas pelabuhan dan pelayaran pantai untuk menumpas perompakan.⁴⁰

Setelah UU tersebut disahkan dan diberlakukan pada tahun 1900, pemerintah kolonial menghadapi kenyataan bahwa tidak semua penguasa pribumi mematuhi. Beberapa pembangkangan terjadi seperti di Tojo dan Kolonadale, yang membuat kontrolir Teluk Tomini pada bulan Maret 1900 memberikan teguran, bahkan pemerintah menyiapkan kekuatan armada untuk mengawalinya, sehingga potensi perompakan dapat direduksi. Setelah beberapa kali usul diajukan kepada pemerintah pusat oleh residen Manado, baru pada tahun 1903 perhatian yang lebih nyata dari Batavia muncul dengan penambahan jumlah aparat keamanan yang dipusatkan ditempat strategis.⁴¹ Teguran itu sebenarnya tidak diindahkan oleh para penguasa pribumi pada masa awal abad ke-20. Raja Tojo Kolomboi mengobarkan perlawanan di Tojo, Owolu Marunduh (Raja Mori) mengobarkan Perang Wulanderi, Raja Tombolotutu mengobarkan Perang di Moutong. Begitu pula dengan perlawanan Garuda Bungasawa di Poso karena persoalan monopoli ekonomi di wilayahnya.

Bersamaan dengan penambahan aparat keamanan, pemerintah memandang perlu melakukan pengangkatan pejabat yang memimpin dan membagi tugas dalam

³⁹“Telegrammen” dalam *Bataviaasch Nieuwsblad*, tanggal 5 November 1898, lembar ke-2.

⁴⁰“De Telegrammen” dalam *Sumatra Courant*, tanggal 12 November 1898, lembar ke-2.

⁴¹“De Tomini bocht” dalam *Bataviaasch Nieuwsblad*, tanggal 6 Januari 1904, lembar ke-1.

pelaksanaan pemerintahan. Seorang *gezaghebber* yang merupakan pejabat sementara dianggap kurang memadai memimpin suatu wilayah yang luas dan kompleks. Di samping itu juga jabatan ini harus diubah menjadi pejabat sipil yang berwenang dalam menjalankan tugas-tugas eksekutif, maka pada bulan Juni 1904 seorang kontrolir diangkat untuk menggantikan *gezaghebber* dan dalam pelaksanaan tugas dan kewajibannya ia dibantu oleh seorang aspiran kontrolir.⁴² Teluk Tomini yang terdiri atas daerah Moutong, Sigenti, Kasimbar, Toribulu, Ampibabo, Parigi, Sausu, Poso, Tojo, dan Kepulauan Togeon serta Unauna dan Mapane di bawah seorang Kontrolir pemerintahan dengan kedudukan di Poso. Daerah Parigi, Ampibabo, Toribulu, Kasimbar dan Sigenti di bawah pejabat pribumi setempat berkedudukan di Parigi; atas daerah Tojo diangkat seorang Pribumi dengan kedudukan di Tojo, atas Kepulauan Togeon serta Unauna ditempatkan seorang pejabat pribumi yang berkedudukan di Unauna.⁴³

Bersama dengan intensifikasi dalam penegakkan kekuasaan politik, pemerintah kolonial juga melakukan proses eksploitasi ekonomi atas kawasan Teluk Tomini. Setelah berhasil menyisihkan kelompok pesaing yang terdiri atas komunitas pelaut lokal dan menjamin pasifikasi ekonomi dari kerajaan-kerajaan pribumi lewat peraturan bea cukai ekspor-impor, pemerintah melakukan usaha pemborongan. Di samping kerang mutiara yang diborongkan, juga mengeluarkan konsesi bagi eksploitasi sumber daya pertambangan. Kenyataan ini merupakan perpanjangan dari adanya swastanisasi perusahaan-perusahaan di Hindia Belanda yang dimulai pada tahun 1870. Swastanisasi sebenarnya menjelaskan proses ekonomi liberal, sebagaimana yang diungkapkan oleh Dias Pradadimara bahwa:

Di awal diterapkannya Undang-Undang Agraria tahun 1870 yang mempermudah penguasaan lahan pertanian bagi siapapun yang memiliki cukup dana, begitu banyak pemodal kecil (artinya perorangan yang umumnya

⁴²“Controleur togevoegd” dalam *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch Indie*, tanggal 22 Juni 1904, lembar ke-2.

⁴³Lukman Nadjamuddin. “Pemerintah Belanda di Donggala Awal Abad XX” dalam *Radarsulteng*, 26 Oktober 2006.

keturunan Eropa yang tinggal di Jawa) telah menanamkan modalnya ke dalam bidang perkebunan. Ratusan lahan perkebunan disewa oleh pengusaha perorangan maupun oleh lembaga yang berbadan hukum (*naamloze vennootschap/ NV*) dan ditanami berbagai tanaman komoditas seperti tembakau, kina, coklat atau kopi (*Handboek* 1900). Situasi dimana banyaknya pemodal masuk ke dalam sektor ini memberi peluang bagi para pengelola modal untuk berperan, baik sebagai penyedia, penyalur pinjaman, maupun sebagai pengelola (manajer) perusahaan.⁴⁴

Kawasan Teluk Tomini mengandung kekayaan alam mineral, produksi agraris, perikanan, dan potensi tambang logam mulia pada daerah yang terbentang di utara. Pada bulan Februari 1898 perusahaan pertambangan swasta “Tomini” diberi ijin konsesi melakukan penambangan mineral terhadap lahan seluas enam ribu bahu.⁴⁵ Pada awal tahun kerjanya, perusahaan ini memusatkan pada eksplorasi tambang emas yang ditemukan di sepanjang aliran sungai distrik Paguyaman, Gorontalo.⁴⁶

Meskipun memiliki lokasi eksploitasi yang cukup luas dan menjadi suatu usaha padat modal yang besar, keberadaan pertambangan tetap terbatas di daerah pedalaman. Pengaruhnya dalam sirkulasi pelayaran di perairan Teluk Tomini praktis hampir tidak ada, kecuali terbatas pada ekspor hasil eksploitasinya. Namun demikian, keberadaan perusahaan pertambangan menjadi pendorong terhadap usaha lain yang sama di lokasi berbeda. Keberadaan logam mulia di Gorontalo menarik perhatian dari investor lain untuk melakukan eksplorasi yang sama di sekitar Minahasa.⁴⁷ Kehadiran dan aktivitas perusahaan-perusahaan pertambangan menandai awal dari perkembangan baru dalam eksploitasi kawasan Teluk Tomini.

⁴⁴ Dias Pradadimara, “Perkebunan Dan Modal Inggris di Indonesia Masa Kolonial dan Pascakolonial”, *Konferensi Nasional Sejarah IX, Jakarta, 5-7 Juli 2012*, hal. 7.

⁴⁵“Mijnbouwconcessien Tomini” dalam *De Locomotief* tanggal 18 Februari 1898, lembar ke-2.

⁴⁶“Verslag over het eerste boekjaar der Mijnbouw maatschappij Tomini” dalam *De Locomotief*, tanggal 29 Juni 1899, lembar ke-2.

⁴⁷“Koper der Minahasa: exploratie door het Marsman concern” dalam *Bataviaasch nieuwsblad*, tanggal 19 Desember 1937, lembar ke-2.

Setelah membaca penjelasan panjang di atas, maka ekonomi kolonial yang diterapkan oleh Belanda di Teluk Tomini adalah monopoli sumber daya alam. Upaya ini sejalan dengan munculnya UU Agraria 1870. Harus diakui pula bahwa monopoli ekonomi kolonial ini tidak hanya ditujukan untuk meraih keuntungan sebanyak-banyaknya, melainkan juga sebagai jalan pasifikasi wilayah Teluk Tomini yang selalu saja diwarnai oleh perlawanan terhadap Belanda. Kontrak lama diperbaharui dengan kontrak politik yang baru, namun tidak juga menyelesaikan persoalan politik di wilayah tersebut. Jawabannya adalah persoalan monopoli yang diterapkan Belanda memicu, meningkatnya jumlah orang yang tidak dapat mengakses sumber daya-sumber daya ekonomi. Dari sinilah bermulanya setiap perlawanan di Teluk Tomini. Secara ekonomi bahwa perlawanan tersebut juga dipicu oleh perkembangan ekonomi yang tidak berpihak kepada orang kebanyakan.

IV. Penutup

Ditinjau dari perkembangan sejarah, terutama rentang waktu peralihan dari abad ke-19 ke abad ke-20, Teluk Tomini adalah kawasan ekonomi terpadu yang dapat menyatukan sejumlah aspek, terutama: perikanan, perdagangan, transportasi, keuangan, dan pertambangan. Teluk Tomini membentuk wahana khusus yang menjadi tempat persaingan dan penguasaan sektor ekonomi oleh kekuatan-kekuatan yang berkepentingan. Ironisnya, meskipun persaingan berlangsung secara ketat, teluk Tomini tidak pernah menjadi wilayah konflik. Ketika teluk Palu di sampingnya menjadi tempat perburuan perompakan, teluk Tomini tetap menunjukkan perairan yang kondusif untuk aktivitas perekonomian maritim.

Namun demikian, bagi siapapun yang akan membuat kebijakan sehubungan dengan kawasan ini, harus diperhatikan bahwa sepanjang daerah yang melingkupinya, terdapat struktur sosial, budaya dan ekonomi yang beragam. Teluk Tomini tidak menunjukkan suatu bentuk dominasi tunggal dan tidak mempunyai karakter sosial yang seragam. Teluk Tomini mengandung potensi maritim yang

heterogen, sehingga tidak mungkin melakukan pendekatan keseragaman untuk menegaskan dominasi identitas lokal. Sejarah telah membuktikan bahwa kawasan ini menampilkan heterogenitas maritim, bukan hanya dari aspek potensi ekonomi tetapi juga dari aspek kesatuan sosial budaya.

Satu hal yang perlu dicatat kembali yakni adanya interaksi dan integrasi sosial serta ekonomi menyebabkan wilayah Teluk Tomini lebih dinamis dari kawasan teluk lainnya di Sulawesi. Dinamika ini ditopang oleh beragam etnis yang datang dan tinggal menetap. orang yang datang tersebut membangun perkampungan sendiri hingga membentuk sebuah koloni baru. Koloni-koloni inilah yang kemudian bertransformasi menjadi bagian terpenting dari perkembangan masyarakat pada masa berikutnya. Para pendatang itu kemudian merambah ke dunia politik, sehingga daerah ini semakin kompetitif dalam berbagai bidang kehidupan. Pada akhirnya, dinamika dan perubahan sosial dan ekonomi di Teluk Tomini tidak hanya ditunggangi oleh adanya kepentingan kolonial, melainkan juga oleh usaha penduduk lokal di dunia maritim.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Syahbandar, Kapitan Melayu, dan Raja:
Kisah Keluarga Ince Ali Asdullah dan
Keturunannya Di Bandar Pelabuhan
Makassar, 1739-1917

Dr. Amrullah Amir



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

**SYAHBANDAR, KAPITAN MELAYU, DAN RAJA:
KISAH KELUARGA INCE ALI ASDULLAH DAN KETURUNANNYA
DI BANDAR PELABUHAN MAKASSAR, 1739-1917**

Oleh:

Amrullah Amir

(Staf Pengajar pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin, Makassar.
email: amrullah.amir@unhas.ac.id atau amrullahamir.unhas@yahoo.co.id)

ABSTRAK

Tulisan ini memberikan gambaran mengenai jaringan kekerabatan yang dibangun oleh Ince Ali Asdullah, seorang keturunan Melayu-Makassar yang hidup di sekitar pertengahan abad ke-18. Jaringan kekerabatan yang dibangun oleh tokoh ini berhasil mendudukkan sebagian besar kerabat dan anak keturunannya pada berbagai jabatan penting dalam birokrasi masa VOC pada separuh masa abad ke-18 hingga masa kolonial Belanda sepanjang abad ke-19 hingga awal abad ke-20 di Sulawesi Selatan. Pada periode yang bersamaan, kerabat dan anak keturunannya berhasil menduduki tempat terhormat dalam jaringan kekerabatan (*assiajingeng*) bangsawan Bugis dan Makassar. Adapun sumber-sumber yang digunakan berasal dari silsilah keluarga Melayu-Makassar, Kronik Kerajaan Tanete, Arsip VOC dan kolonial Belanda di Sulawesi Selatan. Sepanjang periode tersebut Ince Ali Asdullah, kerabat, dan anak keturunannya menguasai jabatan syahbandar, Kapitan Melayu, dan seorang diantaranya berhasil menjadi raja di sebuah kerajaan Bugis.

Kata kunci: Ince Ali Asdullah, Melayu-Makassar, kekerabatan, Belanda

1. Pendahuluan

Setelah kerajaan Gowa ditaklukan oleh VOC bersama dengan sekutunya dari Bugis pada tahun 1669, masyarakat Melayu-Makassar yang banyak bermukim di Makassar dan merupakan sekutu utama dari kerajaan Gowa memilih meninggalkan wilayah tersebut karena keselamatan mereka terancam (Skinner,2008; L.Andaya, 2008). Pemerintahan VOC di Makassar dibawah pimpinan Admiral Speelman yang menyadari akan pentingnya peranan masyarakat Melayu di Makassar dalam menghidupkan dunia perdagangan kemudian membujuk mereka untuk kembali dengan jaminan terhadap keamanan mereka. Walaupun terdapat penolakan dari sejumlah tokoh masyarakat Melayu, namun sejumlah orang-orang Melayu yang melihat keuntungan dari ajakan tersebut kemudian memilih untuk kembali ke Makassar dan mereka kemudian diberikan pemukiman di sebelah utara benteng Fort Rotterdam, sebelumnya bernama benteng Ujung Pandang, pusat pemerintahan VOC di Makassar. Untuk mengatur dan memimpin masyarakat Melayu di Makassar, VOC kemudian mengangkat seorang Kapitan Melayu pada tahun 1705. Keadaan ini juga berlaku bagi masyarakat lainnya yang terdapat di Makassar, seperti Kapitan

Cina bagi pemimpin dari masyarakat Cina, Kapitan Arab bagi komunitas Arab, dan Matoa bagi pemuka orang-orang Wajo di Makassar (J. Noorduyn, 2000; Yerry Wiryawan, 2013).

Pada separuh masa kekuasaan VOC sekitar tahun 1742 hingga berakhirnya di tahun 1799. Terdapat satu keluarga keturunan Melayu-Makassar yang memainkan berbagai peranan penting pada masa tersebut. Keluarga tersebut adalah keluarga Ince Ali Asdullah yang memegang sejumlah jabatan penting dalam masyarakat Melayu dan dalam birokrasi VOC seperti syahbandar, Kapitan Melayu, Letnan Melayu, dan Imam Melayu (Sutherland, 2001: 397-421) Peranan tersebut terus berlangsung hingga masa kekuasaan Belanda di Sulawesi Selatan di awal abad ke-20 dan semuanya dipegang oleh anak keturunan dan kerabat dari Ince Ali Asdullah.

2. Kebangkitan Keluarga Ince Ali Asdullah

Ince Ali Asdullah adalah salah seorang anak dari Ince Abdurrahman Datu Sabutung yang merupakan seorang tokoh Melayu-Makassar. Saudaranya berjumlah lima orang yang bernama Ince Betawi, Ince Abdul Kadir, Ince Ali Asdullah, Ince Subuh, Ince Sabutung, dan Ince Siti Hamidah. Ince Abdurrahman sendiri seorang keturunan bangsawan Melayu bernama Ince Abdul Mannan yang berasal dari Bima dan menikah dengan seorang putri bangsawan anak Arung Bulu-Bulo, sebuah kerajaan di selatan Makassar. Ince Abdurrahman diangkat anak oleh Sayyid Ahmad Bochari dan ketika dewasa dinikahkan dengan cucu perempuan Raja Tallo XII Sultan Syafiuddin (1709-1760) bernama Ince Sitti Jamila. Adapun ayah dari Sitti Jamila adalah seorang bangsawan Melayu-Makassar bernama Datuk Pa'Jenekang sedangkan ibunya adalah anak perempuan dari raja Tallo. Gelar 'Datuk Sabutung' yang diberikan kepada Ince Abdurrahman terdapat dua versi yang menyebutkan bahwa gelar tersebut adalah pemberian Sultan Syafiuddin untuk mengatur wilayah kekuasaan raja tersebut di gugusan pulau-pulau di pesisir pantai Makassar, dan tempat Ince Abdurrahman berkedudukan dalam tugasnya tersebut adalah di Pulau Sabutung (KKIKM, 1987: 6-7) Sumber lain menyebutkan bahwa kedudukan tersebut adalah hadiah dari VOC atas dukungan keluarga Ince Abdurrahman dalam menghadapi pemberontakan orang-orang Jawa dan Cina di Tanah Jawa sekitar tahun 1742. (Patunru, 2001:131).

Keluarga ini pada mulanya hidup dari hasil laut seperti rumput laut, sisik penyu, teripang, ikan asin yang diperdagangkan kepada para pedagang Cina. Berdasarkan keterangan sumber naskah sejarah keturunan Melayu di Makassar yang disusun dari sejumlah silsilah

keluarga Melayu-Makassar dapat dilihat bahwa Ince Asdullah merupakan anak keturunan Melayu-Makassar yang berasal dari keluarga terpandang walaupun belum menjadi bagian dari elit Melayu di Bandar pelabuhan Makassar.

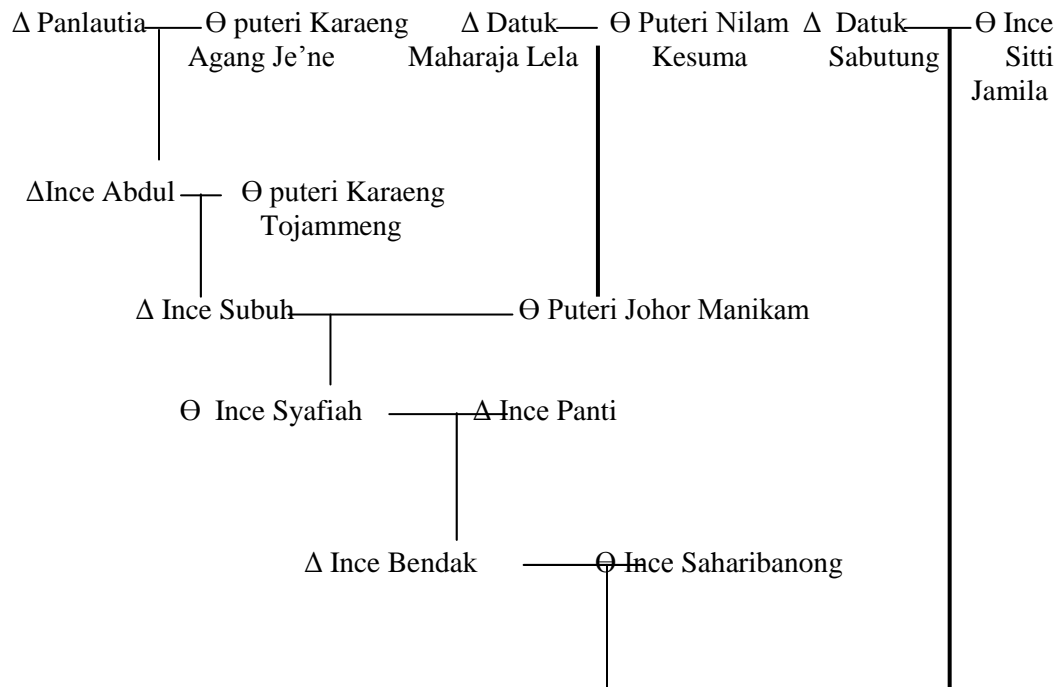
Masuknya keluarga Ince Ali Asdullah kedalam kelas elit Melayu di Makassar tidak terlepas dari pernikahan antara Ince Ali Asdullah dengan Puteri Ratna Kasian anak perempuan Kapitan Melayu IV Ince Bendak (1733-1739) yang diatur atas saran dan permintaan Tuan Besar Makassar atau Gubernur VOC di Makassar. Namun ditengah acara pernikahan berlangsung terjadi peristiwa tragis yaitu Ince Bendak ditemukan tewas menggantung diri di kamarnya. Diduga akibat Kapitan Melayu yang terkenal sebagai orang kaya raya di Makassar tersebut tidak ikhlas dan malu atas pernikahan puteri kesayangannya dengan pemuda keturunan Melayu yang dianggapnya bukan dari kalangan elit. Acara kemeriahan perkahwinan berganti dengan upacara kematian Kapitan Melayu tersebut. Peristiwa tersebut terjadi pada tahun 1739 telah menimbulkan perselisihan di antara orang-orang Melayu dari Pulau Sabutung dengan orang-orang dari Kampung Melayu Makassar (KKIKM, 1987: 7-9; H. Sutherland, 2001:441-3).

Akibat kejadian ini Ince Ali Asdullah dan keluarganya merasa terhina dan memutuskan untuk kembali ke Pulau Sabutung tanpa membawa isterinya yang telah dinikahnya tersebut. dirinya kemudian meneruskan usaha pelayaran dan perdagangan sehingga menjadi salah seorang yang dianggap memiliki kekayaan di kalangan masyarakat Melayu-Makassar. Sekitar dua tahun lamanya dia kembali ke Pulau Sabutung. Sementara itu hubungan antara keluarga Sabutung dengan keluarga Ince Bendak mulai pulih dan akhirnya keluarga ini bersatu dengan dipersatukannya Ince Ali Asdullah dengan isterinya Puteri Ratna Kasian. Para pemuka Kampung Melayu Makassar kemudian bersepakat untuk meminta Ince Ali Asdullah untuk diangkat sebagai Kapitan Melayu namun permintaan tersebut dengan halus ditolak oleh Ince Ali Asdullah karena kesibukannya dalam menjalankan perdagangannya. Ince Ali Asdullah mengusulkan saudaranya yang bernama Ince Abdul Kadir untuk diangkat sebagai Kapitan Melayu dan permintaannya tersebut diterima oleh pemuka Melayu-Makassar. Ince Abdul Kadir banyak berjasa kepada VOC dalam menghadapi perlawanan di Tanah Jawa. Ince Abdul Kadir kemudian dilantik sebagai Kapitan Melayu VI pada tanggal 29 Oktober 1747 (Patunru, 2004: 130-1) Setelah pelantikan ini keluarga Ince Ali Asdullah kemudian mendominasi jabatan ini hingga awal abad ke-20.

Penyatuan kembali suami-isteri antara Ince Ali Asdullah dengan Puteri Ratna Kasian telah menyatukan tiga keluarga Melayu-Makassar terkemuka di Makassar. Puteri Ratna Kasian

merupakan keturunan bangsawan Melayu dari garis keturunan Datuk Maharaja Lela yang berasal dari keluarga istana kerajaan Patani yang bermukim di Makassar. Nenek perempuannya yang bernama Ince Sitti Syafiah merupakan anak dari perkawinan Puteri Johor Manikam puteri dari Datuk Maharaja Lela dan isterinya Puteri Senopati Nilam Kesuma dengan Ince Subuh yang merupakan cucu laki-laki dari Datuk Panlautia pedagang kaya raya dari Sanrobone, sebuah kerajaan kecil dipesisir selatan Makassar. Datuk Panlautia adalah Peranakan Cina-Melayu yang menikah dengan puteri bangsawan anak Karaeng Agang Je'ne' (KKIKM, 1987: 22)

Hubungan Kekerabatan antara Keturunan Panlautia, Datuk Maharaja Lela, dan Datuk Sabutung



Keterangan:

Δ laki-laki

⊖ perempuan

(Sumber: diolah dari salasilah keluarga Melayu Makassar)

3. Dari Pedagang Menjadi Syahbandar

Diberbagai bandar pelabuhan yang menjadi bagian kekuasaan VOC terdapat rumah cukai (*revenue farms*) atau *pachten* yang mengelola cukai perdagangan yang jenisnya tidak sama di antara bandar-bandar pelabuhan tersebut. Hasil cukai ini sangat penting bagi setiap kota kolonial Belanda karena jalannya pemerintahan Belanda sangat tergantung dari pengelolaan cukai tersebut (Nordin Hussin, 2007: 130). Di pelabuhan Makassar, persaingan untuk menguasai rumah cukai tersebut amat sengit terutama antara komunitas Melayu-Makassar dan Cina-Makassar.

Ketika pertama kali jabatan untuk mengelola rumah cukai ini dilelang oleh VOC pada Juni 1745 dimenangi oleh Peranakan Cina bernama Quepilong dengan masa kontrak diberikan selama enam bulan dengan kewajiban membayar 420 *rijksdaalders* setiap bulan. Setelah itu rumah cukai dikuasai oleh Li Jauko seorang Cina pemilik kapal dengan kewajiban sebanyak 355 *rijksdaalders* setiap bulan untuk selama satu tahun. Li Jauko hanya memperoleh sedikit keuntungan karena keterbatasannya dalam mengawasi keseluruhan perdagangan pesisir pantai yang menyebabkan banyak para pedagang menyelundup masuk tanpa membayar cukai. Ini menyebabkan pada tahun 1749 para pedagang Cina di Makassar tidak berminat untuk memegang rumah cukai yang kemudian dikelola oleh seorang *burgher*. Setahun kemudian pada tahun 1750 rumah cukai telah dikuasai kembali oleh Li Jauko yang telah menjadi Kapitan Cina Makassar (Yerry Wiryawan, 2013:24-25).

Orang Cina-Makassar menguasai rumah cukai ini sehingga tahun 1766 (kecuali seorang *burgher* pada tahun 1760 yang telah meninggal dunia sebelum masa kontraknya selesai). Thesoenko yang memegang rumah cukai selama setahun dari tahun 1765-1766. Pada mulanya memperoleh keuntungan yang besar namun kemudian terus mengalami kerugian sehingga melepaskan penguasaannya. Hak ini diambil alih oleh Ince Ali Asdullah walaupun dengan hanya memperoleh keuntungan yang kecil sehingga tahun 1772. Pada tahun 1773, orang Cina-Makassar kembali menguasai rumah cukai dan memperoleh keuntungan sebanyak 17,250 *rijksdaalders* sehingga tahun 1775. Pada 1776 rumah cukai ini kembali dikuasai oleh Ince Ali

Asdullah dengan keuntungan sekitar 18,000 *rijksdaaldes*. Rumah cukai ini dikuasai oleh Ince Ali Asdullah sehingga tahun 1790 selama 14 tahun dan hanya setelah itu rumah cukai ini telah kembali semula dikuasai oleh seorang saudagar Cina bernama Oeynyeko yang memperolehnya dengan bayaran sebanyak 21,780 *rijksdaalders* setahun (Gerrit Knaap dan Heather Sutherland, 2004: 30-5; Yerry Wiryawan, 2013:24-25).

Penguasaan Ince Ali Asdullah atas rumah cukai untuk selama 14 tahun dari tahun 1776-1790 telah memberikan kekayaan dan kesuksesan bagi keluarga dan kerabatnya. Ince Ali Asdullah adalah seorang Melayu-Makassar yang paling berpengaruh pada separuh akhir abad ke-18. Keluarganya memainkan peranan penting dalam kalangan masyarakat kolonial dan juga masyarakat Melayu umumnya di wilayah bandar dan pelabuhan Makassar semasa kekuasaan VOC. Selain itu juga Ince Asdullah memiliki pengaruh yang besar di bandar pelabuhan Makassar dengan memiliki hubungan yang akrab dengan para pembesar VOC.

Kedekatannya dengan penguasa VOC membuatnya dibenci oleh Raja Bone XXII Sultan Ahmad as-Salleh (1775-1812) karena menganggap Ince Asdullah dan kerabatnya menjadi mata-mata dari Gubernur VOC demikian pula keluarganya juga dianggap sering menyampaikan berita yang tidak baik tentang Raja Bone kepada Gubernur. Raja Bone ini juga menuduh Ince Ali Asdullah melakukan rasuah dalam pengumpulan berbagai cukai karena pungutan cukai yang dikenakan kepada mereka terlalu tinggi terutama kepada barangan import sehingga dua kali lipat termasuk barang-barang tidak dikenakan cukai seperti kain, beras, gula, dan jam (selai). Catatan harian Raja Bone Sultan Ahmad as-Salleh juga mencatatkan satu fakta sejarah yang penting mengenai hari wafatnya tokoh Melayu-Makassar Ince Ali Asdullah yaitu 8 Juni 1790. Catatan tersebut memperlihatkan fakta bahwa Ince Ali Asdullah masih memegang jabatan syahbandar pelabuhan Makassar sampai meninggal dunia (Rahilah Omar, 2003: 142)

4. Kapitan Melayu Dari Keluarga Ince Ali Asdullah

Keberhasilan Ince Ali Asdullah dalam perdagangan membuat dirinya diminta oleh para pemuka masyarakat Melayu-Makassar menjadi pemimpin masyarakat Melayu dengan menjabat sebagai Kapitan Melayu. Namun Ince Ali Asdullah mengajukan saudara tertuanya Ince Abdul Kadir untuk jabatan Kapitan Melayu VI menggantikan Ince Jamaluddin yang sebelumnya menjabat Kapitan Melayu V (1739-1747). Ince Abdul Kadir banyak berjasa dalam membantu VOC dalam menghadapi perlawanan di Tanah Jawa. Ince Abdul Kadir menjabat jabatan Kapitan

Melayu Makassar sebanyak dua periode yang tidak berurutan yaitu Kapitan Melayu VI (1747-1750) dan Kapitan Melayu VIII (1752-1789). Kemungkinan jabatan Kapitan Melayu VII dijalankan oleh Ince Bungsu yang merupakan saudara dari Puteri Ratna Kasian untuk menggantikan sementara tugas Ince Abdul Kadir yang menyertai bantuan pasukan VOC bersama pasukan kerajaan Tanete untuk memadamkan perlawanan terhadap VOC di Bantam dan Batavia di tahun 1750 (G.K. Niemann, 1883: 69-70; Ricklefs, 1995: 162-4). Jabatan tersebut kembali dipegangnya pada tahun 1752 sepuluh tahun dari Tanah Jawa sampai tahun 1789.

Jabatan Kapitan Melayu pertama dipegang oleh Ince Cukka Abdulrasul pada tahun 1705. Dalam struktur militer VOC, Kapitan Melayu bertanggungjawab menyediakan 50 orang penembak jitu dari kalangan orang Melayu, 50 orang penembak pelindung, 100 orang penembak di belukar, 200 orang pembawa mesiu, 150 pikul timah hitam, 200 pikul arang batu, 3 senjata besi, 10 sekop besi, 5 kapal, buku atau kertas (ANRI Residensi Makassar no. 268). Pada masa Ince Bendak menjabat Kapitan Melayu IV (1733-1744) terjadi penyerangan Makassar yang dilakukan oleh La Madukelleng Arung Singkang. VOC meminta dukungan Kapitan Melayu untuk membantu menghadapi bangsawan ini namun pasukan Melayu dapat dikalahkan bahkan dikejar hingga wilayah Ujung Pandang. Perlawanan La Madukelleng didukung oleh para bangsawan Gowa dan Wajo sementara VOC dibantu oleh kerajaan Bone dan sekutunya termasuk kerajaan Tanete (G.K. Niemann, 1883: 48-9).

Terdapat banyak kisah kepahlawanan dari Ince Abdul Kadir di mata VOC, diantaranya ketika dirinya menjabat Kapitan Melayu terjadi gangguan atas kedaulatan VOC di Pulau Kabaena dekat perairan Buton yang dilakukan armada asing (kemungkinan armada Inggris atau Perancis) yang dipimpin oleh Prins Frans. Keadaan ini membuat VOC meminta bantuan syahbandar Makassar Ince Ali Asdullah untuk mengatasi keadaan tersebut yang kemudian meminta pertolongan Kapitan Melayu Ince Abdul Kadir. Segera Kapitan Melayu bersama dengan tiga orang saudara dan para pengikutnya ke Pulau Kabaena dan berhasil menghalau armada tersebut setelah membunuh salah seorang pemimpinnya (Patunru, 2004: 132).

Setelah hampir 37 tahun Ince Abdul Kadir memegang jabatan Kapitan Melayu kemudian digantikan oleh Ince Sulaiman putra dari Ince Ali Asdullah. Walaupun demikian peranan Ince Abdul Kadir masih diperlukan oleh VOC dan dianugerahkan jabatan sebagai Mayor Melayu oleh Gubernur Barend Ryke. Tokoh ini merupakan satu-satunya Mayor Melayu yang pernah dilantik oleh VOC. (KKIKM, 1987: 5). Ince Sulaiman sendiri telah dipersiapkan lama untuk jabatan

Kapitan Melayu karena sejak tahun 1781 telah dilantik sebagai Letnan Melayu. Sumber silsilah kekerabatan Melayu-Makassar juga menyebutkan bahwa salah seorang putra Ince Ali Asdullah yang bernama Ince Sulaiman diberikan kepercayaan sebagai utusan VOC membawa sepucuk surat kepada Gubernur Maluku Bernardus Van Florin dan sekembalinya dari pelayarannya diangkat sebagai Letnan Melayu. Jabatan Letnan Melayu dibentuk pada tahun 1751 untuk membantu tugas-tugas dari Kapitan Melayu. Setelah Ince Sulaiman dilantik menjadi Kapitan Melayu IX maka diangkat pula kemenakannya Ince Muhammad Hasan mendampinginya sebagai Letnan Melayu. Ince Muhammad Hasan merupakan anak dari Ince Ismail saudara kandung dari Ince Sulaiman (lihat tabel 1 mengenai keluarga dan keturunan Ince Ali Asdullah yang menjabat Kapitan Melayu Makassar).

Setelah VOC dibubarkan pada tahun 1799 dan diambil oleh pemerintah Belanda, keluarga Ince Ali Asdullah tetap memainkan peranan penting bahkan ketika Inggris menggantikan kekuasaan Belanda antara tahun 1811-1816. Kapitan Melayu Makassar X Ince Muhammad Hasan (1813-1827) membantu Inggris dalam menghadapi perlawanan Kerajaan Bone yang menentang kehadiran Inggris di Sulawesi Selatan. Pihak Melayu-Makassar yang membantu serangan tersebut telah memperoleh beberapa wilayah di antaranya Kapitan Melayu Ince Muhammad Hasan mendapat Kampung Pannampu, Letnan Melayu Ince Abdul Gani mendapat Kampung Bontoala, dan Imam Melayu Sayyid Thaha memperoleh Kampung Layang. Semua wilayah ini mereka kuasai sehingga tahun 1816 (KKIKM, 1987: 17).

Tabel. 1
Kapitan Melayu Makassar dan Hubungan Kekerabatannya
dengan Ince Ali Asdullah (IAA)

No.	Nama	Tarikh Pelantikan	Keterangan
1.	Ince Cukka alias Abdul Razak	28 Mei 1706	Menurut Sutherland (2001) bahaa sebelum Ince Cukka terdapat nama Ince Abdul Nazul yang tidak tercatat dalam teks naskah KKIKM
2.	Ince Maulud	27 Januari 1724	
3.	Ince Samba	27 Mei 1728	
4.	Ince Bendak	24 Disember	Bapak Mertua IAA

		1733	
5.	Ince Jamaluddin	27 Ogos 1739	
6.	Ince Abdul Kadir	29 Oktober 1747	Saudara IAA
7.	Ince Bungsu	4 Mei 1750	Sepupu Ince Bendak. Masa ini dilantik pula Ince Mursidin sebagai Letnan Melayu pada tanggal 17 Jun 1751.
8.	Ince Abdul Kadir	17 April 1752	Menggantikan IAA yang memilih sebagai Syahbandar. Masa ini Ince Sulaiman bin Ince Ali Asdullah dilantik sebagai Letnan Melayu pada 5 Juni 1781.
9.	Ince Sulaiman	9 Mac 1789	Anak IAA. Pelantikan Ince Muhammad Hasan bin Ince Abdul Kadir sebagai Letnan Melayu dan pelantikan Ince Abdul Kadir sebagai Mayor Melayu.
10.	Ince Muhammad Hasan	14 Ogos 1813	Cucu IAA anak Ince Ismail. Pelantikan Ince Abdul Gani sebagai Letnan Melayu.
11.	Ince Abdul Gani	18 April 1827	Cucu IAA anak Ince Ali Abdullah. Pelantikan Ince Abdullah Husain sebagai Letnan Melayu pada tarnggal 30 Mei 1827
12.	Ince Abdullah Husain	27 Julai 1839	Cucu IAA anak Ince Ismail. Saudara Ince Muhammad Hasan. Pelantikan Ince Tajuddin sebagai Letnan Melayu pada 15 Mei 1840 kemudian digantikan oleh puteranya Ince Abdul Rahman pada 8 November 1862.
13.	Ince Abdul Rahman	8 Jun 1880	Cicit dari IAA, anak dari Ince Tajuddin bin Ince Ismail bin IAA
14.	Ince Lele Ali Abdullah	31 Mei 1888	Cicit IAA, anak dari Ince

			Ali Abdullah bin Ince Ali Abdullah bin Ince Abdullah Husain
15.	Ince Abdul Wahab Daeng Masikki	26 Mei 1906	Cicit IAA anak Ince Ismail bin IAA
16.	Mas Nuralim	1906	Bukan Melayu.
17.	Ince Abdullah Bau Sandi	Jun 1918	Keturunan Melayu
18.	Kamaruddin Daeng Parani	1918	Bukan Melayu. Jabatan Kapitan Melayu di hapus tahun 1921.

Sumber: di olah dari Kerukunan Keluarga Indonesia Melayu dan Heather Sutherland. Sutherland, Heather. 2001. "The Makassar Malays: Adaptation and Identity, c. 1660-1790", *Journal of Southeast Asian Studies* No. 32. UK: The National University Singapore Press.

Keturunan Ince Ali Asdullah menguasai jabatan Kapitan dan Letnan Melayu selama 200 tahun dan ketika Belanda mengangkat Mas Noer Alim daeng Marewa yang bukan keturunan Melayu sebagai Kapitan Melayu XVI pada tahun 1906 telah mengakhiri dominasi keluarga ini atas jabatan tersebut demikian juga tradisi yang menyepakati bahwa hanya keturunan Melayu yang layak memegang jabatan tersebut. Pada tahun 1921, jabatan Kapitan Melayu ini dihapus seiring dengan perubahan dan susunan pemerintahan yang baru diperkenalkan di Makassar yang sebelumnya terdiri dari enam daerah tetapi kini telah dicantumkan menjadi empat wilayah saja. Kampung Melayu dan Endeh telah dihapuskan dan dimasukkan ke dalam Distrik Wajo yang dipimpin oleh seorang *Bestuur Assistant* (Mukhlis PaEni dkk, 1984: 10-11).

5. Keturunan Ince Ali Asdullah Menjadi Raja Tanete

Lontara Tanete mencatatkan perbincangan diantara Petta Tolao'e ri Segeri dengan To Marajae atau Gabenor Makassar mengenai hubungan persahabatan yang akan dibina dengan Belanda (G.K. Niemann, 1883: 101):

"Makkēdai ri To Marajae,"ēngkaie anaku utiwirekko La Makkateruq Arung Mario ri Awa. Apaq dua mui anaq pattolaku, cedi makkunrai riaseng I Asia, iyana datu ri Lompulleq, iyana polakkaiwi Datu ri Lamuru, ncajangngi tu dua, cedi makkunrai ceditto worowane. Naiya tu worowane iyana situmaeq ēppona Anceqna I Dara riasēngng I Mangati. Iyanae La Rumpang, iyanae duwae sulleaq. Rekkō ēngka sukaraqna Kompania iyatu sulleaq rekkō nadapiqni eloq tēnggelona Alla Taala riyyaq"

Inilah anakku yang bernama La Makkateru yang saya bawa serta ke hadapan Paduka Tuanku dan dia adalah Arung Mario ri Awa. Saya memiliki dua *ana'pattola* (putra mahkota) iaitu seorang perempuan bernama I Asia yang dipertuankan di Lampulle

dan berkahwin dengan Datu Lamuru dan mereka telah dikurniakan dua orang budak, seorang laki-laki dan seorang perempuan. Sedangkan anak saya yang laki-laki yang bernama La Rumpang telah berkahwin dengan cucu Ince I Dara (Ince Ali Asdullah). Merekalah berdua kelak menggantikan saya dan juga menjadi pengganti saya jika ada kesusahan yang menimpa Kompeni (Belanda). mereka jualah yang pantas menggantikan saya ketika ajal saya telah tiba.

Keterangan tersebut menjelaskan hubungan kekerabatan antara Raja Tanete XX La Rumpang Megga dengan keluarga Ince Ali Asdullah yang dalam naskah tersebut dengan nama 'Ince I Dara.' Isteri La Rumpang Megga yaitu Fatimah Mangngati Saudara Colliq Pakue merupakan cucu perempuan dari Ince Ali Asdullah. Ibunya bernama Puteri Johor Manikam anak dari Ince Ali Asdullah sedangkan ayahnya bernama La Mauraga Daeng Malliungngang yang menjadi Datu (raja) di kerajaan Mario ri Wawo. Adapun La Mauraga Daeng Malliungngang merupakan pasangan bangsawan Bugis, iaitu anak dari I Panangngareng Datu Mario ri Wawo Petta Matinroe ri Ujung Tana yang berkahwin dengan La Sunra Datu Lamuru Petta Matinroe ri Lamangile'. I Panangngareng Datu Mario ri Wawo adalah anak dari Raja Luwu ke-23 yang bernama We Tenrileang Petta Matinroe ri Soreang yang berkahwin dengan La Mallarangeng Datu Lompulle Datu Mario ri Wawo. La Mauraga Daeng Malliungngang sendiri masih merupakan kerabat dari Raja Tanete La Rumpang Megga (Nurhayati Rahman, 2008: 77-8).

Perkawinan Fatimah Mangngati Saudara Colliq Pakue dengan La Rumpang Megga Tosappaile Sultan Ibrahim Datu Mario ri Wawo memiliki anak bernama Hadiatullah Puteri Kencana Colliq Pujie Arung Pancana. Puteri ini kemudian menikah dengan seorang bangsawan bernama Arung Ujung dan memiliki anak bernama La Makkawaru Indera Putera Arung Ujung dan We Tenri Olle yang kelak pada tahun 1885 menjadi raja ke-21 di Kerajaan Tanete (G.K. Niemann, 1883: 129; *Regerings-Almanak voor Nederlandsch-Indie: Tweede Gedelte, Kalender en Personalia*, 1892: 269).

6. Penutup

Pesisir selatan hingga barat daya Sulawesi yang menghadap Selat Makassar menjadi pemukiman utama dari masyarakat Melayu-Makassar. Ince Ali Asdullah melalui perkawinannya dengan Puteri Ratna Kasian telah menyatukan tiga keluarga utama Melayu di sepanjang pesisir selatan hingga barat daya Sulawesi. Dari keluarga Melayu di Sanrobone yang diwakili oleh keluarga Datuk Panlautia, keluarga bangsawan Patani Datuk Maharaja Lela yang menjadi pemimpin utama masyarakat Melayu di bandar pelabuhan Makassar, dan keluarga Datuk Sabutung.

Perkawinan dan kekayaan yang kemudian diperoleh melalui perdagangan kemudian menempatkan keluarga Ince Ali Asdullah menjadi elit dalam masyarakat Melayu di Makassar dan di Sulawesi Selatan. Keluarga ini menduduki posisi sebagai syahbandar, Kapitan Melayu, dan Letnan Melayu serta menjadi bagian dari birokrasi VOC, Inggris, hingga masa kolonial Belanda di Sulawesi Selatan.

Selain hubungan kekerabatan diantara masyarakat Melayu sendiri, keluarga dan kerabat Ince Ali Asdullah juga membangun hubungan kekerabatan dengan bangsawan Bugis terutama yang berada di wilayah pesisir barat daya Sulawesi yaitu di Kerajaan Tanete yang pada akhirnya berhasil menempatkan seorang keturunannya menjadi raja di kerajaan Tanete.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Dunia Maritim Suku Wajo dalam Historiografi Traditional

Dr. Bambang Sulityo, MS



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

Dunia Maritim Suku Wajo dalam Hukum Amanna Gappa dan Lontara Sukuna Wajo.

Abstrak

Suku Wajo merupakan pelaut ulung yang unggul di Nusantara. Keunggulan itu nampak tersirat pada karya-karya historiografi tradisional mereka di antaranya adalah Lontara Sukuna Wajo dan Hukum Pelayaran Amanna Gappa. Lontara Sukuna Wajo mengisahkan petualangan-petualangan orang Wajo bersama para bangsawan mereka mampu mengungguli berbagai kerajaan di Malaysia, Singapura dan Kalimantan. Keunggulan dicapai tidak hanya melalui perang, tetapi juga diplomasi. Mereka berjasa menahan gerak masuk ekspansi Kerajaan Siam ke Selatan di Patani. Mereka juga mendirikan kerajaan-kerajaan Pagan di Kalimantan Selatan dan Paser di Kalimantan Timur. Sementara itu Hukum Pelayaran Amanna Gappa merupakan bukti peran mereka dalam pelayaran niaga di Nusantara, meliputi Asia Tenggara, Cina Selatan, Filipina, Indonesia pada umumnya bahkan Australia Utara. Dalam hukum pelayaran Amanna Gappa dapat diketahui praktek-praktek dagang dalam pelayaran, organisasi awak kapal dalam pelayaran, syarat-syarat untuk menjadi nakhoda, sewa petak geladak kapal, penumpang kapal dan lain-lain.

Artikel ini menjelaskan pola-pola aktivitas pelayaran meliputi motif, latar belakang pelayaran; organisasi, dan wilayah pelayaran mereka yang ditemukan dalam Hukum Pelayaran Amanna Gappa dan lontara Sukuna Wajo.

Pendahuluan.

Pada tahun 1887 Josef Korzeniowzky lima kali berlayaran dari Singapura ke Kalimantan Timur pergi -pulang. Ia singgah di Banjarmasin, Balikpapan, pulau Laut, dan Sulawesi Barat. Ia tidak melihat kapal-kapal Belanda. Sebaliknya ia melihat kapal-kapal Bugis di seluruh pelabuhan, yang dilaluinya sejak dari Singapura sampai Bulungan di batas Kalimantan Utara. Ia berpendapat bahwa kapal-kapal Bugis dapat ditemukan di seluruh pelabuhan Nusantara.¹ Mereka dengan kapal-kapal layar mengarungi samudra di seluruh Nusantara. Sesungguhnya, Bugis yang dimaksud adalah suku-suku bangsa dari Sulawesi Selatan. oleh karena itu meliputi juga, suku Makassar, Mandar dan Buton. Mereka menjadikan kapal tidak hanya sebagai alat transportasi laut tetapi juga mencari nafkah bahkan tempat penghidupan seluruh penumpangnya. Namun di antara suku-suku dari Sulawesi Selatan itu suku Bugis Wajo, nampak mendominasi suku-suku lainnya. Suku Bugis Wajo dapat ditemukan Kalimantan, Nusa Tenggara Timur, Singapura dan Semenanjung Malaka.

Peper ini membahas persebaran suku Bugis Wajo itu tentang latar belakang, mengapa orang Wajo hidup dalam dunia maritime. Hidup sebagai pengembara menyeberangi samudra serta bagaimana cara penghidupannya. Dari lontara dapat diketahui dimensi politik dan persebaran orang wajo di Nusantara, sedangkan dari Hukum Amanna Gappa akan dibahas dunia penghidupan di atas kapal tentang komunitas dan hubungan-hubungan bisnis mereka.

¹ O.L. Tobing, Cs. *Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa*. Ujung Pandang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan, 1977), p. 19.

Awal Mula Kemaritiman Orang Wajo.

Apabila meminjam teori Hogen tentang asal usul penduduk Indonesia, maka Suku Bugis dapat digolongkan sebagai Deotero Melayu, yang hadir pada 1500-500 Sebelum Masehi. Mereka telah menggunakan logam besi sebagai alat perlengkapan hidup. Masyarakatnya telah mengenal stratifikasi social. Suku Wajo adalah salah satu dari etnis Bugis di Sulawesi Selatan. Tempat asal mereka di Sulawesi Selatan tepatnya di sebelah barat teluk Bone, di sekitar danau Tempe, yang dihubungkan oleh sungai Walanae yang bermuara di delta sungai Cenrana. Dengan Sungai Cenrana Wajo dihubungkan ke laut terbuka yakni teluk Bone. Danau Tempe terletak di pegunungan Bulusaraung yang melalui sungai kecil merupakan sumber yang tidak pernah berhenti sepanjang tahun, oleh karena itu daerah ini merupakan daerah pertanian yang subur, terutama sebagai penghasil padi. Selain sebagai penghasil padi danau tempe adalah penghasil ikan. Di danau ini hidup buaya yang jarang sekali memangsa manusia. Bahkan disini berkembang mitos bahwa buaya adalah leluhur mereka. Dengan demikian dapat dimengerti jika ikan tersedia sangat melimpah.

Penghidupan orang Wajo didukung oleh berkah danau Tempe dan delapan danau-danau kecil serta sungai-sungai di sekitarnya. Sungai-sungai itu dimasa lampau tidak hanya menyediakan air untuk irigasi tetapi juga merupakan jalur pelayaran. Kondisi alam telah memfasilitasi orang Wajo hidup sebagai nelayan dan petani serta mengembangkan penghidupan pelayaran niaga.

Mereka telah memiliki peradaban tinggi. Tingkat teknologi pertanian sawah didukung dengan ketersediaan air yang cukup sepanjang tahun memberkati Wajo tiga kali panen dalam setahun. Dapat dimengerti jika produksi pertanian mampu menghidupi orang-orang yang hidup di luar sector pertanian. Masyarakat terjadi diferensiasi dan spesialisasi, sehingga stratifikasi social (masyarakat Wajo seperti masyarakat Bugis lainnya) terdiri dari Anak Arung, To Maradeka dan Ata (bangsawan, orang bebas dan hamba atau budak). Bangsawan memang memiliki tanah tetapi tidak menggarapnya.

Dapat diperkirakan pada abad ke 15 suku-suku Bugis telah mengenal huruf berupa huruf Arab Serang atau Melayu Gundul yang dibawa oleh orang-orang Melayu Muslim, selain itu mereka juga mengembangkan huruf tersendiri yang lazim disebut dengan huruf lontara. Pengenalan atas huruf ini menjadikan kita dapat mengetahui sejarah Sulawesi Selatan dengan akurat dalam arti yang tidak lagi bercorak mitis.

Dengan tulisan dapat diketahui bahwa di Sulawesi Selatan berkembang puluhan kerajaan-kerajaan. Demikian adanya tulisan dapat diketahui bahwa pada tahun 1490 Wajo dipimpin oleh seorang raja dengan gelar Arung Matowa.² Pada masa ini hubungan-hubungan pelayaran niaga telah berkembang bersifat global. Di antara kerajaan itu adalah Wajo merupakan kerajaan ke empat terbesar dan berpengaruh di wilayah ini. Secara tradisional berkembang pendapat Riwerengngi pole ri Dewatae', alebbireng koi ri Luwu, Awatangeng koi ri Gowa, Awaraniang koi ri Bone, assogireng koi ri Wajo,"artinya dianugerahkan Dewata, kemuliaan ada di Luwu,

² Makmur Haji Harun. *Bugis dalam Peradaban Melayu*. Tanjung Malim Perak Darul Ridzuan: University Pendidikan Sultan Idris (UPSI), 2013. p. 3.

kekuasaan ada di Gowa, kekuatan ada di Bone dan kekayaan ada di Wajo”. Arung Matowa (gelar Raja Wajo) dihormati kerajaan-kerajaan besar lainnya. Di antaranya Karaeng Matoaya, Raja Tallo yang menjabat sebagai mangkubumi Gowa sebelum masuk Islam berkonsultasi dengan Arung Matowa Wajo. Sebagai daerah makmur Wajo diperebutkan oleh kerajaan-kerajaan: Luwuk di sebelah Timur laut, Sidenreng di barat laut, Bone di Selatan dan Gowa di Barat daya. Namun ketika Arung Matowa Wajo IV La Tadampare, Puang ri Ma’galatung mampu mengalahkan pemimpin Luwu Ana’anua dan Busatana.³ Pada tahun 1582 berdasarkan perjanjian Timurung dibentuk persekutuan Tellumpocoe (tiga besar), yakni aliansi Bone, Wajo dan Soppeng⁴.

Pada dua dasa warsa pertama abad 16, sejak Gowa dan Tallo bersatu, Makassar terus berkembang. Pada awal abad 17 Makassar menjadi bandar internasional yang memiliki hubungan perdagangan dengan Malaka, Banten, Surabaya, Sumbawa, Bima, Ende, Alor, pelabuhan-pelabuhan di Maluku, Banjarmasin dan lain-lain bahkan dengan pelabuhan-pelabuhan di Filipina. Bangsa-bangsa Spanyol, Cina, Denmark, Inggris membuka kantor dagangnya di Somba Opu, ibukota kerajaan Gowa. Namun kemajuan Gowa terusik oleh kehadiran Belanda. Ketika menguasai Maluku, Belanda melarang Gowa menjual rempah-rempah kepada bangsa-bangsa Barat, karena ditolak Raja Gowa, maka Belanda melarang para pedagang Makassar memasuki perairan Maluku. Sejak itu konflik terus berkembang. Gowa menjadi semakin ekspansif mempersatukan kerajaan-kerajaan di sekitarnya. Di antara kerajaan yang sulit ditaklukkan adalah Bone. Akhirnya pada 1644 Gowa bersekutu dengan Luwu dan Wajo berhasil mengalahkan Bone. Rakyat Bone yang ditawan dijadikan budak oleh ketiga kerajaan itu.⁵ Vereenigde Oost Indische Compagnie (VOC).⁶

Sesudah beberapa kali pertempuran pada tahun 1610 Wajo dikalahkan. Pada tahun berikutnya dikalah juga Soppeng dan Bone. Meskipun dikalahkan Wajo diperlakukan dengan penuh hormat oleh penaklukkannya yakni Karaeng Matoaya. Hal ini dapat diketahui dari Lontara Sukunna Wajo sebagai berikut perang Karaeng Matoaya dengan sikap hormat bersabda (sesuai Kronik Wajo): *“Sudilah Anda sekalian mengabdikan sebuah permohonan kecil dari saya, bahwa Anda akan mengikuti Gowa masuk Islam dan Anda semua menyembah hanya kepada satu Tuhan” Appamole” (pemimpin Wajo) menjawab kepada raja Matoaya, Yang Mulia, kami sudah memilik keyakinan itu dan kami semua menyembah kepada satu Tuhan. Saya memohon agar*

³ Andi Zainal Abidin Farid. *Wajo’ Pada Abad XV-XVI, Suatu Penggalan Sejarah Terpendam Sulawesi Selatan dari Lontara’*. Jakarta: Universitas Indonesia, 1979, p.57.

⁴ LSW p. 437 dalam Andi Zainal, p. 9.

⁵ Edward L. Poelinggong, *Proteksi dan Perdagangan Makassar pada abad ke-19 (Amsterdam : Centrale Huisdrukkerij, 1991,)p. 24, p. 27-28.*

⁶ Vereenigde Oost Indische Compagnie didirikan tahun 1602 (lazim disingkat VOC adalah gabungan tujuh)Perusahaan dagang Belanda yang memiliki otonomi untuk mendirikan pemerintahan dan memiliki tentara oleh pemerintah Kerajaan Belanda.

padi saya jangan dicungkil, tikar-tikar saya jangan dibuka, dan tikus yang ada di dalam lipatan sarung saya jangan dipotong. Tentu saya akan mengikuti Gowa; seandainya Gowa berangkat ke medan perang kami akan ikut sebagai orang Gowa dan saya akan membawa perbekalan makanan dalam lengan baju saya, satu untuk perjalanan pergi dan satu untuk perjalanan pulang. Kalau Gowa menang perang, berarti Wajo juga menang. Jika Anda pergi dengan kapal maka kami tidak bisa ikut, karena saya tidak bias berlayar. Jadi saya akan tinggal di rumah sambil berdoa semoga Anda menang dan jika Goa menang berarti Wajo juga menang. Hanya pada bagian ini Goa dan wajo berpisah jalan, karena Tuhan telah membagi mereka.

Raja Goa berkata: saya setuju kalian telah berusaha menyembah Allah ta'ala dan mengikuti Nabi Muhammad SAW, maka saya mengabulkan permintaan kalian. 7

Matoaya memasang busana untuk menunaikan ibadah shalat, dan mengabulkan permintaan untuk mengadakan pesta besar-besaran terakhir dengan menghabiskan babi peliharaan mereka.⁸ Sesudah diislamkan Matowa Wajo bernama Sultan Abdulrahman, yang selanjutnya memerintahkan seluruh rakyatnya memeluk agama Islam. Wajo tidak kehilangan kewibawan, harga diri dan kebebasannya, sebaliknya memiliki sekutu melawan Belanda yang melarang pelayaran di Maluku.

Namun pada sejak 1602 Belanda (yakni Vereening Ost Indische Compagnie yang lazim disingkat VOC atau disebut kompeni) menguasai Maluku. Selanjutnya pada 1615 Belanda melarang pedagang dari Makassar menjadi perantara bagi bangsa-bangsa Eropa dalam memperoleh rempah-rempah di Maluku. Oleh karena itu Belanda menyerang perahu/ kapal-kapal pedagang Makassar yang memasuki perairan Maluku. Lebih dari itu Belanda memaksa Sultan Alauddin (1593- 1639) agar mencegah pedagang dari Makassar, menjual beras kepada orang-orang Portugis di Malaka.⁹ Pertentangan berkembang menjadi permusuhan yang memuncak menjadi perang.

Pada tahun 1610 ketika VOC meminta Sultan Hasanuddin agar tidak memerangi Ternate, Bacan dan Tidore ditolak, Johan van Dam dengan lima kapal perang dan dua sekoci memimpin armada menyerang Makassar dan berhasil merebut dan menguasai benteng Panakukang selama lima bulan.¹⁰ Keberhasilan Belanda mengalahkan kekuatan Gowa telah membangkitkan keberanian di kalangan bangsawan Bone dan Soppeng untuk melakukan pemberontakan. Namun Gowa yang dibantu Wajo dapat mengatasi pemberontakan. Akhirnya pada tanggal 7 Agustus 1660 Arung Pallaka (Bone). melarikan diri bersama para pengikutnya menuju Buton, selanjutnya ke Batavia untuk menjalin

7. Noorduyn, *Een Achiende-Eeuwse Kroniek van Wajo. Buginese Historiografie*. 's-Gravenhage: N.V. De Nederlandse Boek-en Steendrukkerij v.h. H.L.Smiths, 1955, p. 266-267.

8. Hal ini jauh berbeda dengan tradisi perang pada umumnya. Jengis Khan, Hulagu, Ku Bilai Khan, bahkan Timur Leng, meskipun Muslim, selalu mengakhiri perang-perang mereka dengan pembantaian massal.

⁹ Edward L. Poelinggomang, *op.cit*, p. 31-32.

¹⁰ Andaya, *Warisan Arung Pallaka, Sejarah Sulawesi Selatan Abad -17*. Makassar: Inninawa dan Media Kajian Sulawesi, 2004) p. 60-62.

kerjasama dengan VOC. Untuk sementara perselisihan terhenti, namun yang terjadi sesungguhnya masing-masing pihak sedang membangun kekuatan. Perang besar terjadi pada Desember 1666 sampai 1 November 1667. Perang ini terjadi antara Gowa yang merupakan federasi antara Tallo, Mandar, Wajo, Luwu, Bantaeng, dan para migran Melayu melawan aliansi VOC, Bone, Soppeng, Buton, Ternate, Ambon dan kerajaan-kerajaan kecil lainnya dari Patani. Pihak VOC unggul, Goa terpaksa dipaksa menandatangani Perjanjian Bungaya.

Dalam upaya menyelamatkan rakyatnya dari kemusnahan Sultan Hasanuddin, menerima perdamaian. Nampaknya Sultan berkesimpulan VOC lebih unggul dibandingkan Gowa dan Sekutunya dalam strategi maupun persenjataannya. Jumlah korban perang jauh lebih banyak dari Gowa. Akan tetapi para panglimanya termasuk di kalangan kerajaan-kerajaan sekutunya tidak setuju, Wajo, Mandar, Bima, Luwu, dan juga para pemimpin Melayu, karena sangat merugikan mereka. Orang Wajo akan kehilangan pasar bagi produk pertaniannya.

Perjanjian Bungaya menyatakan bahwa orang Makassar dilarang berlayar ke Maluku dan berhubungan dengan bangsa-bangsa barat. Larangan itu berakibat kerugian bagi pihak Makassar. Berdampak kerugian ekonomi yang semakin luas. Tidak hanya pedagang, tetapi juga petani dan para bangsawan. Larangan berdampak pada hilangnya sumber mata pencaharian utama pedagang, yang pada gilirannya merosot juga penghasilan raja dan para bangsawan lewat pemasukan berupa pajak atau pungutan. Demikian juga penghasilan petani merosot. Produk beras petani Wajo yang pada mulanya dijual ke Maluku, terpaksa hanya dikonsumsi di negeri sendiri. Perdagangan yang pada mulanya bercorak sebagai ekonomi bebas dengan jangkauan internasional, surut menjadi ekonomi subsistensi. Dapat disimpulkan bahwa terjadi depresi ekonomi, berupa proses pemiskinan. Oleh karena itu perang dari waktu-ke waktu menjadi semakin besar, hal ini terkait dengan dampak kerugian larangan perdagangan rempah-rempah menjadi semakin luas di kalangan rakyat Makassar, oleh karena itu perang terjadi lagi pada tahun 1669.

Kompeni menjadi pemilik tanah terluas di Sulawesi Selatan. Daerahnya meliputi Bantaeng, Bira, Polombangkeng, Galesong, Batu-batu Aeng, Barombong, Panakukang dan seluruh wilayah Makassar dan Bulukumba serta pantau barat Maros hingga Segeri¹¹. Bantaeng diserahkan kompeni kepada Arung Pallaka. Meskipun demikian daerah-daerah kekuasaan VOC dan Arung Pallaka tidak tertutup untuk orang-orang yang semula memihak Gowa. Para penguasa sebagai pendukung setia kepada kompeni dan Arung Pallaka. Mereka umumnya dari Gowa, Tallo, Bulukumba dan Layu yang meninggalkan negerinya karena tidak sudi diperintah penguasa yang tidak mereka hormati. Kepatuhan Sultan Abdul Jalil, putra Sultran Hasanuddin kepada Arung Pallaka, mendorong orang Gowa memilih diperintah Kompeni atau orang Bugis. Namun

¹¹ *Ibid*, p. 333.

dalam praktek di beberapa daerah seperti Bantaeng, Segeri, Bungoro dan Siang, yang tidak diperuntukan pada Arung Palaka, tetap membayar upati kepada Arung Palakka erupa beras.¹²

Para panglima, kebanyakan kerajaan-kerajaan sekutu Gowa akhirnya melanjutkan pertempuran. Karaeng Galesong dan Karaeng Bontomaranu melanjutkan perlawanan di Nusa Tenggara Timur dan Jawa. Pada 1 Agustus 1669 sebulan sesudah jatuhnya Benteng Somba Opu, Wajo dan Lamuru melakukan perlawanan terhadap VOC dan Bone.¹³ Wajo menolak permintaan VOC dan Arung Palakka bahkan terus melakukan perlawanan sampai pertengahan tahun 1670. Datu Lamuru dengan 3000 prajurit yang sebelumnya adalah Sekutu Goa berbalik memihak Arung Pallaka, Arung Pallaka dengan pasukannya berjumlah 40.000 orang menyerbu Tosora ibu kota Wajo¹⁴. Kota yang dikelilingi benteng. Setelah dikepung selama 3 bulan pada 23 Desember 1670. Tosora jatuh dan selanjutnya dibakar. Arung Matowa Wajo, La Palili Tomalu Pianna Geila, Ranreng Tua, Ranreng Taketenneng, Arung Bettempola, dan para bangsawan lainnya tiba di benteng Rotterdam. Dengan terpaksa mereka menandatangani perjanjian yang menyatakan:

1. Rakyat Wajo, berdasarkan adat negeri, telah jatuh ke tangan kompeni sebagai hasil dari perang. Meski demikian, mereka dapat tetap tinggal di negeri mereka, yang kini merupakan daerah bawahan (leen) Kompeni.
2. Jika Arung matoa meninggal, tidak boleh lagi ada pemilihan oleh Telulimo yaitu Ranreng Tua, Talotenreng dan Berempola dan rakyat Wajo tanpa izin dan persetujuan Kompeni.
3. Seluruh benteng harus dihancurkan.
4. Wajo tidak boleh menerima orang Eropa atau India termasuk orang Melayu.
5. Rakyat Wajo tidak boleh berlayar kemanapun kecuali ke Bali, sepanjang pantai Jawa hingga Batavia dan Kalimantan tanpa izin dari Kompeni di Fort Rotterdam. Jika ada kapal Wajo ditemukan di laut atau dimana saja di luar pelabuhan tanpa memegang surat izin akan diperakukan sebagai musuh.
6. Jika ada pejabat Eropa atau buruan kompeni yang lari ke Wajo, diharus segera diserahkan kepada Kepala Saudagar Kompeni di Fort Roterdam.

Orang Wajo yang berkali-kali melawan Kompeni dan Arung Palakka diperlakukan dengan keras. Apabila ada orang Wajo yang bertanya kepada orang Bone dikenai hukuman tempeleng, bila membantah diikat dan jika melawan dibunuh. Pada tahun 1676 selama perang Bone-Luwu. pengungsi Wajo yang membawa sapi dan barang-barang yang menuju Luwu ditangkap Bone dijadikan budak. terdapat 3000 orang Wajo jadi budak di Bone pada siapa saja orang Wajo yang ketangkap.¹⁵ Akibatnya banyak orang Wajo meninggalkan negerinya. Pengungsian terjadi ke daerah-daerah merupakan sekutu mereka menuju Jawa, Bima, Sumbawa, Kalimantan, Malaka,

¹² *Ibid*, p.334.

¹³ *Ibid*, p. 170.

¹⁴ *Ibid.*, p.172.

¹⁵ *Ibid*, p.237.

Patani, bahkan Kamboja.¹⁶ Mereka menghindari wilayah kerajaan-kerajaan yang menjadi basis musuh mereka di kawasan timur. Di Timur terdapat kerajaan-kerajaan sekutu Kompeni yakni Ternate, Bacan, Ambon, dan Buton. Apabila ketimur mereka langsung menuju Kei. Dalam situasi sulit itu orang Wajo mengembangkan penghidupan sendiri di perantauan sebagai pelaut, pedagang, bahkan jika terdesak sebagai perompak. Kelompok-kelompok pengungsi yang besar merupakan suatu sebab ketidak stabilan. Kemunculan yang tiba-tiba armada dengan orang-orang bersenjata ini menimbulkan ketakutan bagi penduduk local yang sering kali tidak mampu menangkalkan kedatangan mereka.

Di antara para pengungsi ada yang sukses sehingga menikah dengan keluarga kerajaan, mereka adalah La Madukelleng yang meninggalkan kampong halamannya pada 1726. Pelayarannya diawali dengan keributan yang berakhir dengan perkelahian yang berakibat terbunuhnya seorang bangsawan Bone. La Madukelleng dipanggil Raja Bone untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya. Akhirnya ia bersama delapan orang bangsawan lainnya, yakni La Mohang Daeng Mangkona, La Pallawa Daeng Marowa dan To Assa dan sejumlah besar pengikutnya melarikan diri berlayar ke Patani di Semenanjung Malaka, mengikuti Datu Maharajalela. Di sepanjang perjalanan dalam upaya memenuhi kebutuhan hidup mereka mereka merampok dan merampok. Ketika di Patani, rombongan terlibat dalam perang mempertahankan kedaulatan Patani dari serbuan Siam. Setelah beberapa tahun rombongan La Madukelleng berlayar ke Johor.¹⁷ Setelah beberapa lama akhirnya berlayar ke Pasir, Kalimantan Timur.¹⁸ La Madukelleng menikahi puteri raja Pasir, yakni Andin Anjang putri dari Aji Geger bin Aji Anom Singa Maulana, Sultan Aji Muhammad Alamsyah. Ketika Sultan Pasir meninggal terjadi perebutan kekuasaan di kalangan bangsawan, maka pada kesempatan ini La Madukelleng menyerang dan menaklukkan Pasir. Akhirnya La Madukelleng menjadi Raja Pasir. Pada periode ini banyak orang Wajo yang pindah ke Pasir. Para pengungsi dan keturunan mereka adalah pendiri kota Samarinda, dan sebagian lagi tinggal di Pagatan di Kalimantan Selatan.¹⁹ Kerajaan-kerajaan, yang menerima dan memberi

¹⁶ Zainal Abidin Ffarid, *op.cit.*, p. 8.

¹⁷ Petualangan politik orang Wajo di Johor berakhir pada 10 November 1784 ketika ditandatangani *Tractaat van Altoos Durende Getrouwe Vriend and Bondgenootschap* antara Johor dan Belanda. Isinya Sultan harus penduduk asli. Akibatnya orang Wajo meninggalkan Johor dan tinggal di Linggi. Dari Linggi mereka menyebar dan terlibat dalam urusan politik di Riau, Johor, Pahang, Kedah dan Selangor.

¹⁸ LSW karya La Sangaji Puanna La Senggeg, arung Bentempola Wajo' (1764-1767) menyatakan bahwa La Madukelleng adalah bangsawan tinggi Wajo, arung Singkang dan Arung Paneki kelahiran tahun 1670. Andi Zainal Abidin, "The Emergence of Early Kingdoms In South Sulawesi: A. Preliminary Remark on Governmental Contract From the Thirteenth to Fifteenth Century" dalam *Sotheast Asian Studies*, Vol.20, No.4 March 1983, p. 476.

¹⁹ Pekerjaan orang Wajo pada mulanya adalah bertani, menyadap tuak dan menangkap ikan, akhirnya menjadi pedagang. 544. Kini di Pontianak, Samarinda, Riau, Kendari, Pagatan dan

tempat untuk pengungsi Wajo sebagai imbalan atas jasa mereka melawan musuh atau perompak-perompak kerajaan yang didatanginya.²⁰

Tidak semua orang Wajo mengikuti rombongan La Madukelleng ke Pasir. Ada sejumlah bangsawan dan pengikutnya menetap di Johor. Mereka adalah Opu Daeng Rilaka bersama lima putranya yakni Opu Daeng Parani, Opu Daeng Manabung, Opu Daeng Marewa, Opu Daeng Cella dan Opu Daeng Kamase. Daeng Rilakka adalah keturunan kedua Arung Matowa Wajo ke 44, La Oddang Datu Larompong.²¹ Dari kalangan mereka adalah luluhur orang wajo di Malaka dan Kalimantan Barat. Basis penghidupan mereka adalah pedagang. Mereka menjadi pengusaha niaga yang ulet. Pada tahun 1676 La Patello Amanna Gappa menyusun hukum pelayaran dan perdagangan. Pada masa pemerintahan Arung Matoa La Salewangan To Tenrirua (1713-1736) berhasil mendirikan sejenis bank koperasi yang meminjamkan modal kepada para pedagang dengan jaminan harta sipeminjam.²² Mereka membakukan usaha bisnis dengan menyusun kitab t Amanna Gappa, kepala seluruh orang Wajo di Ujung Pandang, telah disetujui oleh kepala seluruh orang Wajo di Sumbawa, di Paser, pada waktu mereka duduk mengadakan pertemuan (di Ujung Pandang). (Amanat tersebut) dicantumkan di dalam buku, supaya diikuti turunan mereka, diwarisi oleh anak cucunya dan oleh seluruh pedagang yang lain.

Hukum Pelayaran Amanna Gappa

Apabila kita menerima teori Emile Durkheim yang berpendapat bahwa masyarakat berkembang dipertalikan dengan solidaritas mekanis menuju masyarakat yang dipertalikan dengan solidaritas organik, maka pada masa lampau orang Indonesia umumnya beranggapan bahwa semua orang berinteraksi secara emosional (menggunakan perasaan); oleh karena itu Tobing mengemukakan bahwa suku Bugis Wajo memandang komunitasnya sebagai suatu kosmos yang masing-masing komponen (actor atau pelaku) berhubungan secara organis emosional oleh karena itu tidak dapat di pisah-pisahkan satu sama lain.²³ Gambaran demikian diyakini berlaku umum di seluruh Nusantara. Pasal 19 Undang-Undang Malaka pada abad 16 menyatakan bahwa seluruh buah-buahan di kampung atau kota, jika tidak dibagi dan dimakan bersama; jika dijual diminta harganya sepertiga. Dua bagian yang empunya kampung dan sebagian tuannya yang lama. Jika ia tidak mau memberi maka gusar ia, lalu ditebang pohon itu, maka diberinya tahu oleh tuannya kepada hakim, maka beri sesuku harga pohon kayu itu. Demikianlah adatnya segala pohon

Jambi banyak orang Wajo. 544. Di Pontianak Malaysia Barat, 99 persen orang Bugis disini adalah orang Wajo.

²⁰ Andaya. op.cit., p. 262.

²¹ eprints.undip.ac.id/42536/1/Bab_1.pdf. oleh A S -2012. "Diasporas", *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*. (JMBRAS).

²² Andi zainal Abidin, op.cit., p. dan 9

²³ *Ibid.*, p. 101-102 dan p. 111.

kayu-kayuan yang di dalam kampong orang.²⁴ Dengan demikian tidak terdapat hak milik individu. Semua orang sesuai dengan statusnya memiliki hak dan kewajiban atas buah-buahan di suatu desa. Tata tertib di atas perahu dianggap sebagai mikromosmos. Keadaan di atas perahu dibayangkan sebagai kehidupan mikro desa. Setiap penumpang dibayangkan sebagai warga desa. Masing-masing memiliki hak dan kewajiban. Mereka seluruhnya adalah kelasi yang dibedakan atas 1. Kelasi tetap, kelasi bebas, kelasi penumpang dan orang yang menumpang. Seluruhnya bekerja sebagai kelasi, meskipun membayar sewa.²⁵

Pada sisi lain Hukum Pelayaran Amanna Gappa dirancang sebagai layaknya perdagangan modern pada masa kini, untuk menjadikan pembeli atau penumpang sebagai pelanggan, oleh karena itu dihormati hak-haknya, terdapat jaminan kualitas dan resiko jika terjadi masalah. Jaminan ini umumnya ditujukan kepada suku-suku lainnya menjadi factor utama keunggulan kapal-kapal Bugis Wajo untuk terus eksis dengan aktivitasnya yang bergerak dalam jasa transportasi laut. Keberadaan penumpang yang bukan saja orang Wajo menyelamatkan pelayaran-pelayaran yang menembus perairan yang dilarangan VOC. Sesudah runtuhnya benteng Tosora rakyat Wajo hanya diijinkan berlayar ke Bali, sepanjang pantai utara Jawa sampai Batavia, tetapi dalam kenyataannya mereka berlayar di seluruh Nusantara. Seperti yang disepakati dalam hukum pelayaran Amanna Gappa²⁶. Mereka berlayar sampai ke Kamboja, Terenggang (Trengganu) dan Johor. Adapun tentang barang yang memerlukan ruangan luas maka dikenakan sewa sepersebelas dari seratus persen tiap jenis barang (sima biring) misalnya beras, garam, rotan dan lain-lain. Namun jika dicermati dalam kapal-kapal dan perahu-perahu orang Wajo bukan hanya ada orang Wajo. Demikian juga pemilik perahu seringkali juga bukan orang Wajo. Oleh karena itu tidak dapat dilakukan penyitaan barang-barang di atas kapal atau perampasan kapal, jika terbukti didalamnya terdapat pelarian-pelarian orang Wajo. Andaikata ditemukan bahwa para kelasinya adalah orang Wajo yang menjadi musuh VOC, pada akhirnya dilepaskan karena mereka yang dapat mengemudikan kapal. Hanya orang-orang Wajo yang dapat mengantarkan penumpang dan barang dagangannya ke negeri tujuan.

Demikian pada pasal pertama Hukum Amanna Gappa dapat dikemukakan paket harga sewa kapal dan tempat tujuan pelayaran. Ada enam paket yakni:

1. Makassar (Sulawesi Selatan), Paser, Sumbawa (Nusatenggara Timur), Kaili (Sulawesi Tengah) menuju Aceh, Kedah (Semenanjung Malaka), dan Kamboja (Asia Tenggara Tengah). Ongkos sewa kapalnya tujuh real.

²⁴ Liaw Yock Fang, *Undang-Undang Malaka*. The Hague; Koninklijk Instituut voor Taal-Land en Volkenkunde, 1976, p. 106.

²⁵ O.L.Tobing, *op. cit.*, p. 4.

²⁶ Hukum Laut Amannagappa memuat dua puluh satu pasal. Salah kitab Hukum Laut Amannagappa ditulis oleh Muhammad Ibnu Badwi yang ditulis ketika berada di Gresik. Diposkan oleh Andi Lili Evita di [10.53.00](#).

2. Aceh, Kedah, Kamboja menuju Melaka, Johor, Tarapuo, Jakarta, Palembang, Aru. Biaya kapalnya enam real.
3. ke Semarang, Sambas, Pontianak, Ambon, Banda, Kie, Ternate. Ongkos sewa kapalnya lima real.
4. ke Banjarmasin sampai ke Berau menuju utara di Dumenep sampai ke Timor. Biaya sewanya empat real
5. Sambas sampai Banjarmasin lalu ke tanah Jawa. Ongkos sewanya empat real.
6. Makassar ke Selayar, sewanya 2,5 real dari tiap barang.²⁷

Paket ini tidak mempersoalkan jarak. Misalnya tarif dari Kedah ke Malaka sama dengan dari Aceh ke Aru, di Maluku Tenggara, dari Banjarmasin dan Berau tarifnya sama jika ke Timor. Padahal dari Berau ke Timor terlebih dahulu singgah di Banjarmasin. Tentu banyak pertimbangannya, namun yang jelas pelayaran dilakukan tidak menggunakan bahan bakar minyak atau batu bara, melainkan menggunakan tenaga angin musim. Dengan demikian pelayaran-pelayaran niaga yang ideal dilakukan secara ulang alik pada setiap enam bulan sekali. Pada musim penghujan pelayaran-pelayaran dilakukan dari utara ke Selatan, sedang pelayaran-pelayaran ke Utara ketika angin bergerak dari utara ke selatan.

Biaya transportasi paket sewa pertama adalah tujuh rial setiap seratus 100 persen dari barang-barang di kapal atau perahu. Biaya sewa paket kedua enam real. Paket ketiga lima real, ke empat dan lima adalah empat real. Akhirnya paket pelayaran dari Makassar ke Selayar sewanya 2,5 rial dari tiap barang.

Adapun perahu yang sekali memungut sewa pulang pergi, meskipun ada negeri yang disinggahi menjual, lalu membeli dagangan kemudian menuju ke negeri yang dituju maka ia hanya membayar sewa kapal yang dituju. Kecuali dalam pelayaran ia kembali ke negri yang disinggahi untuk menjual dan membeli barang sehingga ia bermalam, maka barulah perahu memungut sewa untuk kedua kalinya.

Pasal Kedua mengatur tentang perahu yang disewakan kepada yang bukan teman pemilik perahu maka sewa perahu dibagi dua, sebagian untuk yang punya perahu dan sebagian untuk nakhoda bersama juru mudi dan juru batu. Adapun jika yang membawa perahu adalah teman dari pemilik perahu maka sewa dibagi tiga. Satu bagian untuk juru mudi dan juru batu dan dua bagian untuk yang punya perahu. Mengenai bagian yang bukan teman lebih banyak dari pada yang teman pemilik perahu, karena ini erat kaitannya dengan hubungan kekearabatan yang terjadi dimana

²⁷ Wilayah perdagangan orang Wajo tidak seluas jaringan pelayaran sebelum Perjanjian Bongaya. Speelman menyatakan bahwa Makassar memiliki hubungan dagang Manggarai, Timor, Tanimbar, Alor, Bima, Buton, berbagai kotra di Sulawesi dan Maluku, Tombuku, Seram, Mindanao, Sambuangan, Makao, Manila, Kamboja, Siam, Patani, Bali, pantai utara Jawa, Batavia, Batam, Palembang, Jambi, Johor, Aceh, Malaka, Banjarmasin, Sukadana, Pasir, Kutai, Berau dan ... Lihat Edward L. Poelinggomang. Makassar Abad XIX: studi Tentang Kebijakan Maritim, Jakarta: KPG (epustakaan Populer Gramedia, 2002) p. 34-35

terkadang seseorang lebih mudah saling mengatur jika erat kaitannya, dibanding tidak memiliki hubungan sama sekali.

Juru mudi bertugas mengemudikan perahu, sementara juru batu bertugas mengawasi kapal dari karang maupun menaikkan dan menurunkan batu (jangkar) ketika ingin berlabuh. Jika dalam perdangan nakhoda salah mengenakan sewa maka kesalahan tidak dikenakan kepada kelasi (penumpang). Dalam setiap perselisihan antara kelasi, maka nakhoda berkewajiban menengahi dan mencari jalan keluar masalah tanpa membawanya ke pengadilan.

Pasal ketiga mengatur dagangan yang kembali di negeri yang dituju dikenakan sewa separuh kecuali dia terus dan ada negeri yang dituju, maka dia membayar sewa penuh; sesuai dengan sewa negeri yang disinggahi. Apabila dia pindah perahu padahal perahu yang telah ditumpangnya memiliki arah tujuan yang sama, maka nakhoda yang ditinggalinya berhak meminta sewa dari kelasi sebanyak sewa ke negeri yang ditujunya. Terkecuali jika dia tidak bermaksud ke negeri yang pernah ditujunya semula, meski searah haluan maka tidaklah diminta sewa. Jelas bahwa pasal ini memberi hak dan kemudahan bagi penumpang. Kemungkinan pindah haluan atau kembali ke pelabuhan pemberangkatan dimungkinkan oleh adanya cuaca buruk, gangguan keamanan atau menghindari penangkapan oleh pihak musuh.

Sesuai pasal keempat semua penumpang adalah kelasi. Mereka dibedakan atas 4 jenis yakni kelasi tetap, bertugas menjaga kapal dan tidak boleh meninggalkan perahu selama dalam pelayaran, yang kedua kelasi bebas, ketiga kelasi penumpang dan terakhir orang yang menumpang. Nakhoda tidak diperkenankan menerima kelasi, kalau belum ada persetujuan tentang barang, baik yang membutuhkan ruangan luas maupun barang tapi yang telah dijanjikan. Namun Pasal Kelima Kerusakan yang ada pada perahu menjadi tanggung jawab juru mudi dan juru batu, keduanya berhak memberikan perintah perbaikan perahu kepada kelasi.

Nakhoda berperan sentral dalam perahu. Jabatan ini ditempati orang Wajo. Ia pemimpin tertinggi di atas kapal, tetapi bukan pemimpin yang otoriter, oleh karena itu menjadi nakhoda harus memiliki syarat-syarat seperti yang disebutkan dalam pasal keenam yakni :

1. Memiliki mental, dan senjata baik senjata berat dan ringan yang berfungsi untuk mempertahankan diri dari berbagai ancaman.
2. Memiliki perahu yang kuat untuk berlayar, demi mengantisipasi ancaman badai dan berbagai masalah di laut.
3. Teliti dan rajin, sehingga mampu mengawasi dan menjadi teladan bagi anak buahnya.
4. Memiliki modal, untuk menyewa kapal maupun membayar denda jika terjadi kesalahan.
5. Mampu mengawasi kelasinya.
6. Mampu menegakkan kebenaran tanpa pandang bulu.
7. Mampu menerima saran dan kritik.

8. Memiliki integritas dan kejujuran.
9. Menerima kelasi dengan memperlakukannya sebagai anak, sehingga ia bisa menjadi pengayom diantara kelasi yang lain.
10. Senantiasa memberi pelajaran kepada kelasi tentang alat-alat pelayaran tanpa ada rasa jenuh.
11. Sabar
12. Disegani
13. Mampu mengurus dagangan kelasinya
14. Bisa mengkongsi perahunya
15. Mengetahui jalur pelayaran yang dituju.

Pasal Ketujuh mengatur cara bejualan baik dengan menggunakan perahu, berwarung atau bersaudagar ada lima macam yaitu :

1. Berkongsi sama banyak, yakni memikul bersama keuntungan atau kerugian yang jika terjadi kerusakan dalam berjualan
2. Samatula , yakni yang punya barang yang memikul segala kerusakannya apabila barang cacat, tetapi jika bukan cara berjualan yang salah maka si pembeli yang menanggungnya
3. Utang tanpa bunga. Si pemberi utang hanya menagih utang jika telah sampai waktunya
4. Utang kembali, harga barang ditetapkan terlebih dahulu, dan akan dibayar jika barang telah laku terjual. Jika tidak laku maka barang dikembalikan.
5. Kalula, orang yang dipercaya menitipkan barang

Barang yang menjadi tanggung jawab bersama adalah yang :

1. Rusak di lautan
2. Dimakan api
3. Kecurian

Bahkan hukum ini juga mengatur resiko bisnis yang tidak ditanggung bersama yakni barang yang : 1. Dijudikan , 2. Dipelacurkan, 3. Dipergunakan beristri, 4. Diboroskan, 5. Dipinjamkan, 6. Dimodalkan, 7. Diberikan untuk makan

Pasal Kedelapan mengatur tentang upaya pedagang memperoleh modal dengan cara meminjam. Orang yang meminjam barang di pasar atau dalam pelayaran, di luar pengetahuan keluarganya lalu ia ,meninggal, maka keluarga tidak boleh ditagih dan mereka tidak patut membayar. Kecuali jika ia pernah bertemu keluarganya dan pernah diberitahu tentang utang tersebut. Maka wajiblah si isteri dan keluarganya membayar.

Proses jual beli tidak hanya terjadi antar individu. Resiko bisnis dapat dilimpahkan pada orang lain. Hal ini diatur pada pasal kesembilan. Barang dahulu diwarisi kepada anak dahulu, barang dibelakang diwariskan kepada anak dibelakang begitu seterusnya. Baik atau maupun keuntungan. Mengenai pewarisan barang tidak boleh dikembalikan kalau harga diputuskan dan

belum diperdagangkan. Jika telah diperdagangkan dan ada yang kurang atau ada yang robek, maka yang kurang ditambah dan yang robek diganti. Pembelian tidak boleh dibatalkan.

Menjaga ketenangan dan rasa aman baik kepada penumpang maupun negeri yang didatanginya telah dipertimbangkan seperti yang tersurat pada pasal kesepuluh. Segala persoalan yang terjadi di atas kapal harus diselesaikan di atas kapal. Orang yang bertengkar dengan sesama pedagang dan masing-masing telah sampai kepada orang tua, yang caranya bertindak sama juga dengan caranya pengadilan, yakni mendengar pembicaraan kedua belah pihak dan saksi kedua belah pihak dan juga keadaan serta kelakuan kedua belah pihak. Jikalau kedua belah pihak (telah menjalani pemeriksaan) dan ternyata keadaannya sama, maka keputusannya diserahkan kepada Tuhan. Artinya kedua belah pihak, terutama yang merasa diperlakukan tidak adil bersabar, karena Tuhan pasti akan menyelesaikannya meski dengan caranya sendiri. Tuhan merupakan jaminan bagi adanya keadilan. Jikalau orang yang bertindak selaku hakim bertanya, maka sipenuntutlah lebih dahulu ditanyai, baru orang yang dituntut. Saksinya demikian juga. Maka dimintai mereka akan wakil masing-masing, lalu disuruh mundur sebegitu jauh, sehingga tak dapat mendengar orang yang bercakap-cakap itu. Orang yang bertindak selaku hakim, memikirkan segala seluk-beluk persoalan itu. Masing-masing menghadapkan hatinya kepada Tuhan untuk menciptakan putusan yang jujur. Masing-masing mengikuti akar persoalan. Empat akar besarnya, empat pula akar kecilnya. Jikalau salah satu (diantara orang yang bertengkar itu) ternyata bersalah atau ada dalam kebenaran, salahkanlah yang salah, benarkanlah yang benar.

Sebaliknya penumpang tidak diijinkan membawa permasalahan di atas kapal. Hal ini diatur dalam pasal kesebelas yang menyatakan bila ada pertengkarnya dalam pelayaran, selesaikanlah terlebih dahulu. baru perkenankan mereka naik ke darat. Dimana terjadi kebakaran di situ harus dipadamkan. Jikalau mereka didalam pelayaran berselisih nakhoda berwenang menyelesaikan persoalannya. Kesusahan yang terjadi di atas kapal, dari luar jangan dibawa kepada pemimpin negeri. Apabila perselisihan terjadi di daratan, maka di daratan juga diselesaikan oleh pemimpin negeri, sebab tiap-tiap negeri mempunyai hakim sendiri. Dengan demikian diharapkan penumpang yang turun dari kapal tidak memiliki masalah atau menimbulkan masalah negeri yang didatanginya. Dengan cara ini kapal-kapal mereka memperoleh pelanggan dan selalu ditunggu kehadirannya.

Pasal duabelas mengatur pembagian keuntungan. Adapun peraturan yang ditentukan mengenai bagi laba, tujuh macam, yang tidak dipikul bersama dengan yang empunya jualan. Pertama: jangan dipergunakan berlacur; keempat: jangan dipergunakan untuk kawin; kelima: jangan dipergunakan berjudi; keenam: jangan dipergunakan mengisap madat; ketujuh: jangan diboroskan. Kalau kerugian karena ada diantara yang (tujuh ini) dilakukan, maka yang membawa jualan memikul semua. Kalau modal (si punya jualan) ada, (kembali dengan tidak berkurang) tidaklah ditanyakan kelakuannya. Kalau si pembawa jualan belum kembali dan yang empunya jualan memandang (si pembawa) telah mati, maka yang empunya jualan menerima setengah

(modalnya) dari keluarga sipembawa jualan. Dia tidak menunggu lagi kerugian atau keuntungan, kalau telah menerima setengah, walaupun akhirnya si pembawa kembali berlaba atau rugi. Sekiranya jelas kematian si pembawa dalam pelayarannya dan terang juga bukan cara berdagang yang dilakukan sehingga jualannya habis, seharusnya keluarga membayar penuh. Akan tetapi kalau cara berjualan juga dilakukannya sehingga habis barangnya, maka membayar setengahlah keluarga si pembawa.

Pasal ketigabelas mengatur orang yang berhutang dalam bisnis. Hukum ini menempatkan bisnis menjadi tanggung jawab bersama. Dalam hal tertentu keluarga dapat dimintai tanggungjawabnya. Akan tetapi karena bisnis orang Wajo tidak dapat merosot kedudukannya menjadi budak turun-temurun. Orang yang berutang, empat macamnya. Pertama: orang yang berutang; kedua: orang yang menyanggupi (membayar utang orang yang disanggupinya); ketiga: orang yang dijadikan penanggung keempat: orang yang mengantar, itu jugalah orang yang mempertemukan. Orang yang meminjam, dia sendirilah yang mem-bayar. Pada hal orang yang menyanggupi, bukan dia yang meminjam, akan tetapi dia yang membayar, bila sampai waktunya (dan si peminjam) belum membayar. Adapun (seorang) *to'do'*, tidak boleh ditagih kecuali jikalau orang yang menjadikan dia *to'do'* meninggal atau menghilang, maka wajiblah *to'do'* membayar. Dari itu maka ada pribahasa yang mengatakan :„Orang yang menyanggupi, lehernya diikat, orang yang dijadikan *to'do'*, kakinya diikat”.

Adapun orang yang mempertemukan, sama halnya dengan orang yang mengantar. Sebab hanya oleh karena (orang yang dapat mem-beri pinjaman itu) tidak dilihat (oleh orang yang hendak meminjam itu maka ditunjukkannya; dan oleh karena (orang yang dapat meminjamkan itu) tidak dikenal (oleh orang yang hendak meminjam itu), maka diantaranya. Tidak boleh dia ditagih. Hanya orang yang meminjam jualan yang ditagih. Pasal keempatbelas melengkap. Adapun orang yang berutang, jikalau telah habis hartanya dijadikan pembayar (utang) dan masih belum cukup untuk menjadi pembayar, maka dia memperhambakan dirinya untuk menutup kekurangan itu. Hal inilah yang dinamai *riukke'* ponna). Tidak boleh lagi ditagih, walaupun dia mendapat kebaikan sesudah dicabut pohonnya beserta akarnya. Dia membayar dengan memperhamba diri; yang empunya barang tidak boleh lagi menuntutnya.

Adapun orang yang mengambil utang dengan system bunga berbunga, ialah yang dinamai *riraung cempa* (= dipetik sebagai daun asam) yakni, telah dipetik daunnya dan bila tumbuh daunnya (kembali) dipetik lagi. Begitulah buruknya di dunia. Adapun akibatnya diakhirat, tidaklah dikatakan: bunganya berbunga. Janganlah tetapkan harga diri (sipeminjam). Jikalau telah kau perbudak dia, telah kau cabut pohonnya beserta akarnya, jangan dipetik, (lagi) (= dimintai bunga). Tidak boleh lagi ditagih bila dia kelak mendapat kebaikan. Hanya utangnya saja yang dibayarnya, tidak lagi membayar bunganya. Adapun yang dinamai *rirappasorong*, hanya seorang yang berutang, tetapi banyak yang memberikan piutang. Jikalau dia membayar (dan) tidak cukup pembayarannya, maka yang memberikan pinjaman hanya berhak menerima jumlah

sesuai dengan perbandingan piutangnya masing-masing. Banyak piutangnya, banyak pula diterimanya. Kurang piutangnya, kurang pula diterimanya. Dicituh pohonnnya beserta akarnya atau tidak dicituh pohonnnya beserta akarnya, lunaslah utangnyanya itu. Bila dia mendapat kebaikan kemudian dari pada itu, untungnyanya sendirilah itu, tidak boleh lagi ditagih . Dengan demikian orang hokum ini menjamin orang wajo sebagai orang bebas yang merdeka.

Meskipun demikian pasal kelimabelas menegaskan budak jikalau disuruh membawa barang jualan dan dia melakukan kesalahan dalam pelayaran, jikalau nakhoda merebut barang jualan, pada hal tidak ada wakil atau orang yang menyuruhnya dan rusak dalam tanggungan nakoda, maka nakoda berkewajiban membayar harga kerusakan itu. Nakoda baru dibebaskan tanggungjawabnya , bila barang itu telah tiba pada yang empunya jualan. Apabila ada perwakilan lalu engkau mensitanya, maka siempunya barang menanggung baik-buruknya. Sama halnya dengan orang yang membawa jualan, dalam keadaan rusak, menurut peraturan bagi laba sama. Budak disini yang dimaksud adalah orang yang disuruh mengawal an mengantar barang. Nakoda dapat menyita, miwsalnya karena barang yang dibawa bermasalah.

Pasal keenam belas mengatur tentang orang atau pedagang yang meninggal di atas kapal dengan segala konsekwensinya. Adapun pedagang yang meninggal dalam pelayaran, carilah ahli warisnya, yang tidak akan merusak (menghilangkan barang orang yang meninggal itu). Dudukkanlah beberapa orang untuk hal itu, lalu serahkan (harta bendanya), supaya engkau saling menyaksikan-nya. Adapun kesukarannya, taksirlah (harga) barang itu, (lalu) dijadikanlah wang dan sesudahnya terimakanlah kepadanya, lalu engkau masing-masing mencatatnya dalam bukumu. Jikalau tidak ada ahli-warisnya, nakhodanyalah yang menerimanya. Kalau ada yang engkau (nakhoda) pakai maka rusak, gantilah. Kalau berlabah, milikmu semua laba itu. Yang empunya barang tidak mengenal baik atau buruknya. Setelah engkau tiba di negerinya, serahkanlah kepada anaknya (atau) isterinya. Persaksikan jualah, supaya engkau bersih.

Pasal ketujuh belas berisi tentang etika tentang pembayaran hutang. Hutang dibayar sesuai dengan apa yang dipinjam, jika pinjam uang pembayarannya dalam bentuk uang, sedangkan jika dalam bentuk barang, maka pembayarannya dalam bentuk barang, meskipun peminjaman untuk kepentingan membeli barang jualan. Hsl ini perlu diatur mengingat adanya orang meminjam uang untuk barang jualan, tetapi setelah dijual terjadi hal yang tidak menyenangkan, misalnya tidak laku, rusak atau tidak memberi keuntungan. Namun jika uang yang dipinjam (dan) jualan yang dibayarkan, maka itu atas putusan orang penengah yang menaksir harga barang itu. Jikalau jualan yang dipinjam (dan) wang yang dibayarkan, maka itu tergantung pada persetujuan mereka. Jikalau berlainan jenis jualan yang dipinjamnya dengan yang dibayarkannya, terserahlah pada persepakatannya. Itulah yang dinamai taro anappalallo bekka' temmakkasape' penyelesaian secara istimewa. Oleh karena menurut adat tidak boleh hal itu dipandang sebagai anak, akan tetapi orang tidak terlarang bersepakat dengan sesamanya pedagang.

Pasal kedelapan belas membahas tentang kalula (makelar atau perantara dalam perdagangan). Kalula, dan dan keluarganya tidak menanggung kerusakan jualan, akan tetapi hanya menunggu belas-kasihannya semata-mata. Jikalau rusak karena bukan cara jualan yang dilakukannya, maka kalula yang membayarnya, tidak sampai kepada keluarganya; (jadi) hanya dirinya sendiri yang menanggung utang. Dari itu maka hanya orang yang merdekalah yang dijadikan kalula. Oleh karena tidak boleh luput dari peraturan. Hanya mencarikan jalan sekadar mendapat pembayar untuk membayar utangnya.

Pasal Kesembilan Belas mengatur tentang hubungan antara anak guru dan budaknya. Maksudnya majikan dan anak buah dalam bisnis perdagangan. Apabila terdapat ana'guru yang mengambil utang dari orang lain di luar pengetahuan gurunya, maka habis yang dipinjamnya itu, gurunya tidak wajib membayar. Jika budaknya saja disuruh menjaga jualan, maka (budak itu) pergi juga berutang pada orang lain dan sebelum habis laku (barang yang dipinjam itu) telah bertukar rupa, apalagi kalau hilang, atasannya yang membayar. Oleh karena kepercayaannya (kepada budak itu) lebih dahulu dari pada disuruhnya (dia) menjaga. Akan tetapi (pada umumnya) budak tidak boleh diberi meminjam tanpa pengetahuan tuannya.

Akhirnya pasal kedua puluh menyangkut orang yang ditemukan di tengah lautan atau di tengah hutan dalam peyaran. Orang yang dipungut di lautan, sekalipun (telah) terdampar pada sebuah pulau, akan tetapi ternyata sama sekali tidak ada sesuatu apa yang dapat menghidupkannya (di pulau itu), sama juga halnya dengan orang yang dipungut di tengah lautan. (Pada orang yang demikian itu) dibebankan bayaran menurut harga pasar tiap-tiap orang (yang dipungut di tengah lautan). Jikalau mereka terdampar pada sebuah gosong, dimana ternyata ada yang dapat menghidupkannya, hanya empat rial diminta dari tiap-tiap orang. Jika memang tidak ada perjanjianmu nakhoda, lalu dia yang dipungut itu pergi keadat, maka putusan adatlah yang diikutinya.

Demikian kehidupan bisnis terutama orang Wajo yang mengalami kemajuan diperantauan. Kemajuan ini tidak diikuti dengan kemajuan di kampong halaman mereka.²⁸

Kesimpulan.

Gowa berhasil memperluas wilayah kekuasaannya di Kalimantan Timur bahkan sampai Brunei Darussalam, Nusa Tenggara Timur dan Maluku. Gowa telah menyadari VOC sebagai ancaman utama sejak 1602, namun Perang Besar pada 1667-1669. Periode yang sangat panjang, selama setengah abad lebih. Perang Makassar, Sultan Hasanuddin menyerah, dan menyetujui Perjanjian Bongaya, tetapi bukan panglima-panglimanya termasuk raja-raja di luar Sulawesi Selatan

²⁸ Keseluruhan pasal-pasal diatas diambil dari O.L. Tobing, *op.cit.* p. 48-67. dan lihat [MACORA KETENG: Hukum Laut Amannagappa - Andi Lili Evita andililievita.blogspot.com/2010/06/hukum-laut-amannagappa.html](http://MACORA.KETENG:HukumLautAmannagappa-AndiLiliEvitaandililievita.blogspot.com/2010/06/hukum-laut-amannagappa.html)

melanjutkan melanjutkan perlawanan. Raja-raja dari luar Sulawesi Selatan ini kemudian menjadi pembuka peluang daerah tujuan pengungsian. Penghancuran Tosora dan perlakuan atas orang Wajo yang keras mendorong terjadinya pengungsian-pengungsian tidak hanya dari kalangan militer, tetapi juga keluarga mereka. Oleh karena itu migran Wajo jauh lebih banyak ditemukan di Nusantara.

Dalam pengungsian mereka menjalin persahabatan dengan kerajaan-kerajaan yang didatanginya. Pada beberapa hal mereka diterima sebagai teman seperjuangan dan pada beberapa hal lain mereka menempatkan diri sebagai penjaga keamanan. Migrasi dipimpin oleh para bangsawan yang merangkap sebagai panglima perang, oleh karena itu diikuti sejumlah besar pengikutnya dengan sejumlah kapal dengan persenjataannya. Pengalaman perang terutama selama perang Makassar, mereka mampu mengungguli lawan-lawan mereka. Pengungsian sebagai akibat perang berpeluang dilakukan dalam waktu yang panjang bahkan permanen. Oleh karena itu migran Wajo mengembangkan sistem usaha yang menjamin kebersamaan dan kehidupan mereka dengan menciptakan Hukum Pelayaran dan Niaga. Semacam paket bisnis berdagang diatas kapal. Semua penumpang adalah awak kapal (kelasi) memiliki hak dan kewajiban masing-masing sesuai dengan kedudukannya. Dengan hukum ini dijamin orang Wajo tidak akan jatuh statusnya menjadi budak, meskipun mengalami kegagalan usahanya, bahkan diterima di seluruh pelabuhan yang ditujunya.

Daftar Pustaka

Andaya, Warisan Arung Pallaka, Sejarah Sulawesi Selatan Abad -17. Makassar: Inninawa dan Media Kajian Sulawesi, 2004).

Andi Zainal Abidin Farid, " The Emergence of Early Kingdoms In South Sulawesi: A. Preliminary emark on Governmental Contract From the Thirteenth to Fifteenth Century" dalam *Southeast Asian Studies*, Vol.20, No.4 March 1983.

Andi Zainal Abidin Farid. *Wajo' Pada Abad XV-XVI, Suatu Penggalan Sejarah Terpendam Sulawesi Selatan dari Lontara'*. Jakarta: Universitas Indonesia, 1979.

Edward L. Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan Makassar pada abad ke-19 (Amsterdam : Centrale Huisdrukkerij, 1991.*

Liaw Yock Fang. *Undang-Undang Malaka*. The Hague; Koninklijk Instituut voor Taal-Land en Volkenkunde, 1976.

LSW karya La Sangaji Puanna La Sengeg, arung Bentempola Wajo' (1764-1767) menyatakan bahwa La Madukelleng adalah bangsawan tinggi Wajo, arung Singkang dan Arung Paneki kelahiran tahun 1670.

eprints.undip.ac.id/42536/1/Bab_1.pdf. oleh A S - 2012. "Diasporas", *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*. (JMBRAS).

Makmur Haji Harun. *Bugis dalam Peradaban Melayu*. Tanjung Malim Perak Darul Ridzuan: University Pendidikan Sultan Idris (UPSI), 2013.

[MACORA KETENG: Hukum Laut Amannagappa - Andi Lili Evita](http://andililievita.blogspot.com/2010/06/hukum-laut-amannagappa.html)
andililievita.blogspot.com/2010/06/hukum-laut-amannagappa.html

O.L. Tobing, Cs. *Hukum Pelayaram dan Perdagangan Amanna Gappa*. Ujung Pandang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan, 1977.

Noorduyn, *Een Achiende-Eeuwse Kroniek van Wajo. Buginese Historiografie*. 's-Gravenhage: N.V. De Nederlandse Boek-en Steendrukkerij v.h. H.L.Smiths, 1955.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Dari Traditional Ke Modern: Perubahan
Sistem Organisasi Pelabuhan dan
Kebijakan Kolonial Terhadap Pelabuhan
Traditional di Asahan Abad XIX - XX

Dr. Suprayitno, M.Hum



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

**Dari Tradisional Ke Modern: Perubahan Sistem Organisasi Pelabuhan dan
Kebijakan Kolonial Terhadap Pelabuhan Tradisional di Asahan
Abad XIX-XX***
Oleh: Dr. Suprayitno, M.Hum**

Pengantar

Perkembangan pelabuhan di sepanjang pantai timur Sumatera¹ mengalami pasang surut pada abad ke-18 hingga 19 yang diwarnai oleh penetrasi kekuasaan bangsa Barat dan dua kekuasaan lainnya di Sumatera. Dimulai dari penetrasi antara Siak dan Aceh pada abad ke 18 hingga 19, kemudian disusul oleh Inggris pada awal abad ke-19 dan Belanda yang mulai memberi perhatian atas wilayah ini pada pertengahan abad ke 19. Perebutan pengaruh ini berdampak pada sistem organisasi dan kebijakan pelabuhan di Asahan. Perubahan tersebut sangat jelas terlihat ketika Belanda berhasil menanamkan pengaruhnya di Asahan.

Proses perebutan pengaruh ini tidak berhenti bahkan sampai akhir abad ke 19 terutama dengan Belanda yang memang ingin menguasai Asahan sepenuhnya. Tindakan ini dianggap merugikan bagi Asahan yang sudah sejak lama melakukan perdagangan dengan Aceh dan Inggris di Penang. Dampak dari perebutan pengaruh yang dilakukan Belanda terhadap Asahan berakibat munculnya perlawanan oleh penguasa Asahan. Perlawanan ini terus berlangsung hingga akhir abad ke 19. Asahan kemudian mengaku tunduk kepada Belanda yang berakibat kepada perubahan kegiatan pelabuhan termasuk perubahan sistem organisasi pelabuhan di Asahan.

Tulisan ini dimaksudkan untuk mengungkapkan bagaimana perubahan sistem organisasi pelabuhan tradisional di Asahan, Pantai Timur Sumatera, setelah masuknya penetrasi pemerintah Hindia-Belanda yang membawa perubahan-perubahan kebijakan tentang pelabuhan di Asahan.

*Makalah dipresentasikan pada Konferensi Nasional Sejarah ke X pada 7-10 November 2016 di Jakarta.

** Penulis adalah Ketua Program Studi Magister Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Sumatera Utara; Ketua Masyarakat Sejarawan Indonesia Cabang Sumatera Utara.

¹Pantai Timur Sumatera yang dimaksud adalah wilayah yang membentang mulai dari Bengkalis (Riau) hingga ke Asahan.

Organisasi Pelabuhan di Asahan Abad XIX dan Komoditas Ekspor-Import

Tidak banyak informasi yang menggambarkan bagaimana sistem organisasi pelabuhan dan perdagangan di Asahan masa prakolonial. Informasi awal mengenai perdagangan di Asahan dapat diketahui melalui *Dagregister* VOC di Malaka, pada tanggal 15 Juni 1641 yang isinya menyebutkan sebuah *galyun* (*galyung*)² dari Jepara membawa muatan garam meminta surat pas kepada VOC di Malaka untuk pergi ke Asahan yang saat itu dipimpin oleh Sultan Raja Mohamad Rumsyah (Marhom Sei Banitan/Marhom Gagap) sebagai Sultan Asahan yang kedua.³ Dari sini diketahui bahwa sudah terjalin hubungan perdagangan antara VOC dengan Asahan dan VOC memainkan peran penting.

Perdagangan antara VOC dengan Asahan kemudian sedikit terganggu karena adanya perlawanan dari kekuasaan Melayu di Siak dan Semenanjung Malaya dengan VOC. Sebelumnya, pedagang VOC di Malaka selalu menjalin hubungan dagang dengan baik kepada daerah-daerah ataupun kerajaan yang ada di Sumatera Bagian Utara. Wilayah-wilayah yang menjalin hubungan dengan VOC adalah Aceh, Asahan, Batu Bara, Rokan, Deli, Ujung Salang dan lainnya. Namun, setelah adanya konflik, kapal-kapal yang berlayar ke Malaka untuk melakukan dagang dengan VOC di berhentikan secara paksa oleh pembesar-pembesar kerajaan dari Selangor. Ini membuktikan bahwa para pembesar tersebut sangat anti terhadap VOC, jika kapal-kapal yang diberhentikan melawan maka muatan yang diangkut dikapal tersebut akan dirampas dan dibunuh awak kapalnya. Biasanya kapal-kapal yang datang dari utara Pulau Sumatera termasuk Asahan selalu membawa beras, lada dan lainnya untuk diperdagangkan ke VOC di Malaka.⁴

² Galyun atau galyung adalah kapal perang VOC yang biasanya juga digunakan sebagai kapal dagang dengan memuat hasil-hasil komoditas yang diperdagangkan oleh VOC. Lihat C.R. Boxer, *Jan Kompeni: Dalam Perang dan Damai 1602-1799 Sebuah Sejarah Singkat Tentang Persekutuan Dagang Hindia Belanda*, terj. Bakri Siregar, Jakarta: Penerbit Sinar Harapan, 1983, hlm. 31.

³ Tengku Luckman Sinar Basarshah, *Bangun dan Runtuhnya Kerajaan Melayu di Sumatera Timur*, Medan: Tanpa Penerbit, 2007, hlm. 119.

⁴ Reinout Vos, *Gentle Janus, Merchant Prince: The VOC and the Tightrope of Diplomacy in the Malay World, 1740-1800*, Leiden: KITLV Press, 1993, hlm. 94-95.

Informasi mengenai aktivitas perdagangan di Asahan dapat pula kita ketahui dari laporan perjalanan John Anderson sebagai utusan Pemerintahan Inggris di Penang pada tahun 1823.⁵ Pada saat itu Asahan beserta negeri-negeri yang ada di Pantai Timur Sumatera telah mengekspor lada dengan jumlah yang besar yakni 17.000 sampai 18.000 pikul. Lada didapatkan dari pedalaman Batak dan sebagian para pembudidaya Melayu di sepanjang Pantai Timur Sumatera.⁶

Asahan selalu mengimpor garam, candu, bubuk mesiu dan kain sutera berwarna biru dan putih yang kemudian diperdagangkan di pedalaman Batak serta beberapa bubuk mesiu untuk keperluan Kesultanan Asahan. Namun, masih banyak lagi barang-barang komoditas yang diimpor di Asahan sebagaimana yang diimpor di Deli dan tempat-tempat lainnya.

Daftar Barang-barang yang di Impor Melalui Pelabuhan Asahan Pada Tahun 1823

No	Produk	Harga per Satuan	
		Harga (dollar)	Satuan
1	Kain Sutera berwarna Biru dan Putih	2	Corge
2	Candu	1	Bal
3	Garam	4	Koyan
4	Bubuk Mesiu	2	Koyan

Sumber: John Anderson, *Acheen and the Port on the North and East Coast Sumatra*, London: Wm. H. Allen & Co. Leadenhall Street, 1840, hlm. 206

Daftar barang-barang yang diimpor melalui Pelabuhan Asahan sebagian besar dikonsumsi atau dipesan secara khusus untuk keperluan Kesultanan Asahan

⁵ Laporan ini merupakan laporan yang paling lengkap dan banyak digunakan sejarawan untuk studi wilayah Sumatera Timur.

⁶ John Anderson, *Acheen and the Port on the North and East Coast Sumatra*, London: Wm. H. Allen & Co. Leadenhall Street, 1840, hlm., hlm. 173-174.

seperti bubuk mesiu untuk persenjataan, karpet untuk hiasan istana, dan kain sutera atau kain cita yang dipesan untuk keperluan pakaian keluarga Kesultanan Asahan. Selain dikonsumsi oleh istana, kain sutera juga di perjual belikan untuk masyarakat pedalaman Batak begitu juga dengan garam.

Selain mengimpor, Pelabuhan Asahan juga melakukan aktivitas ekspor, hasil-hasil ekspor dari Kesultanan Asahan adalah sebagai berikut:

**Daftar Barang-Barang Yang Diekspor Melalui Pelabuhan Asahan
Pada Tahun 1823**

No	Produk	Harga per Satuan	
		Harga (dollar)	Satuan
1	Kayu laka atau Kayu Celup	1½	Pikul
2	Rotan	10	Laksa
3	Kacang-kacangan	10	100 gantang
4	Padi	1	25 sampai 30 gantang
5	Beras	1	12 sampai 15 gantang
6	Lilin	32	Pikul
7	Tikar	12	Corge
8	Kuda	10 sampai 20	Ekor
9	Budak (Perempuan)	40	Orang
10	Budak (Anak-Anak)	20	Orang
11	Budak (Laki-Laki Tua)	12 sampai 15	Orang

Sumber: John Anderson, *Acheen and the Port on the North and East Coast Sumatra*, London: Wm. H. Allen & Co. Leadenhall Street, 1840, hlm. 206.

Tabel ekspor di atas menunjukkan bahwa banyak komoditas dihasilkan di Kesultanan Asahan yang kemudian diekspor melalui Pelabuhan Asahan seperti kayu celup atau kayu laka yang banyak dijumpai tidak hanya di Asahan tetapi di tempat lainnya. Rotan, padi dan beras yang merupakan komoditas terbesar jika

dibandingkan dengan tempat-tempat lainnya di Pantai Sumatera Timur, begitu juga halnya dengan budak. Namun sejak penghapusan perbudakan di Penang dan Malaka, perdagangan budak dari Asahan dibatasi. Pada tahun-tahun sebelumnya perdagangan budak di Asahan mencapai 300 jiwa dengan jumlah yang paling besar adalah budak perempuan. Budak-budak itu didapat dari peperangan. Ketika Asahan membutuhkan budak, maka Sultan Asahan “berpura-pura” untuk melakukan permusuhan dengan daerah pedalaman,⁷ sehingga Asahan memperoleh budak dan merupakan tempat terbesar penghasil budak di Pantai Timur Sumatera. Selain itu Asahan juga mengekspor lilin, tikar dan kuda.

Dari informasi inilah diketahui bagaimana sistem organisasi pelabuhan di Asahan. Pelabuhan di Asahan dikepalai oleh seorang Syahbandar dan dibantu oleh Bendahara yang keduanya bertugas untuk mengontrol kapal-kapal milik Kesultanan Asahan. Kapal-kapal tersebut masing-masing dipimpin oleh seorang nahkoda dan beberapa anak buahnya. Dari laporan ini juga dapat diketahui bahwa Kesultanan Asahan pada tahun 1823 telah memiliki kurang lebih 80 perahu ukuran besar yang digunakan untuk mengekspor hasil-hasil bumi Asahan ke Penang, Malaka, dan Singapura. Tidak hanya itu Pelabuhan di Asahan juga sering disinggahi kapal-kapal dari Aceh, Sulawesi, dan Jawa. Semua kapal-kapal tersebut dikenakan cukai oleh Bendahara jika memuat hasil bumi.⁸ Berikut adalah daftar cukai yang ditentukan oleh penguasa Asahan bagi kapal-kapal asing yang mengangkut hasil bumi Asahan.

Daftar Cukai Ekspor di Pelabuhan Tanjung Balai Asahan 1823

No	Produk	Cukai	
		Nilai (dollar)	Per
1	Padi	2	Koyan
2	Beras	16	Koyan
3	Budak	2	orang
4	Lilin	4	Pikul
5	Rotan	10	1,000 ikat
6	Tikar	1	Corge
7	Kacang Putih	8	Koyan

⁷ Anderson, *Mission....*, *op. cit.*, hlm. 321.

⁸ John Anderson, *Mission to East Coast of Sumatera in 1823*, Kuala Lumpur/Singapore/New York/London: Oxford University Press, 1971, hlm. 306.

8	Bawang	½	Pikul
9	Rotan Semambur	10	1,000
10	Rotan Kecil	10	1,000
11	Rotan (cambuk/cemeti)	10	1,000
12	Jaring Ikan	½	Gulung
13	Kayu Celup	½	Pikul
14	Getah Merah	½	Pikul
15	Kuda	2	Ekor
16	<i>Trowsers</i>	2½	Sent. <i>ad valorem</i>
17	Tembakau Batak	8	Pikul

Sumber: John Anderson, *Acheen and the Port on the North and East Coast Sumatra*, London: Wm. H. Allen & Co. Leadenhall Street, 1840, hlm. 206

Sistem Organisasi Pelabuhan Tradisional

Penulis merasa kesulitan untuk mendeskripsikan tentang sistem organisasi pelabuhan Asahan pada masa kesultanan Asahan. Namun deskripsi Tome Pires mengenai pelabuhan Melaka diharapkan dapat mewakili Asahan. Pemimpin tertinggi dalam pelabuhan adalah Raja, dimana Bendahara, Laksamana harus hormat kepada raja. Kedudukan Bendahara sangat penting karena Bendahara dapat menggantikan raja saat raja sedang berpergian. Selanjutnya adalah Tumenggung, merupakan pejabat yang menerima pajak atas komoditas dagang baik yang dibawa ataupun yang akan dikirimkan melalui Malaka. Jabatan terpenting dalam pelabuhan adalah syahbandar yang bertugas untuk menerima kapal-kapal yang datang kemudian memberitahukan kepada bendahara, membuat laporan mengenai komoditas yang dibawa. Tiap orang yang datang ke malaka akan melapor kepada syahbandar berdasarkan asal negeri mereka masing-masing, termasuk ketika mereka datang dengan membawa barang dagangan atau pesan.⁹

Ada dua macam perdagangan yang dijalankan: pertama, pedagang memasukkan modal dalam barang dagangan yang diangkut dengan kapal untuk dijual di negeri lain, kedua, pedagang menitipkan barang kepada nahkoda atau meminjamkan uang kepada nahkoda yang akan membagi keuntungannya dengan pedagang yang memberi modal. Raja atau pejabat tinggi juga menanamkan modal

⁹ Tome Pires, *Suma Oriental: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina dan Buku Francisco Rodrigues*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2014, hlm. 361-363.

dengan melengkapi kapal dengan bermacam-macam barang dagangan. Perdagangan seperti ini dilakukan oleh pedagang yang bertindak sebagai wakil raja atau oleh seorang nahkoda, dengan demikian dari hasil perdagangan tersebut mereka mendapatkan bagian dari keuntungan yang diperoleh. Raja juga memiliki jung yang berlayar dengan membawa barang milik raja sendiri dan dari pedagang-pedagang yang menitipkan. Sebagian dari keuntungan tersebut untuk merawat pelabuhan. Dari setiap kapal yang berlayar mengangkut muatan, seorang nahkoda mendapatkan keuntungan sebagian dari muatan tersebut sedangkan anak kapal (anak buah kapal) juga mendapatkan bagian, dua koyan bagi yang bebas (bukan budak) dan satu koyan bagi yang budak.¹⁰

Selain itu, di Pelabuhan Asahan juga terdapat seorang Laksamana yang bertugas untuk menjaga keamanan pelabuhan dan pelayaran baik dari Asahan ke tempat tujuan (Malaka, Penang dan Sinagapura) maupun sebaliknya. Untuk hal ini Kesultanan Asahan menjalin kerjasama dengan Inggris dan juga negeri-negeri lainnya di Pantai Timur Sumatera, yang salah satu isinya adalah melakukan patroli di Selat Malaka terhadap bajak-bajak laut yang selama ini meresahkan para pedagang yang datang dari Penang, Semenanjung Malaya maupun Singapura begitupun sebaliknya. Perahu-perahu yang ditumpangi para bajak laut tersebut datang dari Riau dan Lingin (Semenanjung Malaya) dan mereka selalu menunggu di perahu untuk membajak perahu-perahu yang lewat untuk mengambil harta benda dan muatan yang mereka bawa serta membunuh dan membawa budak-budak yang ada di atas kapal.

Tempat yang dijadikan markas oleh para pembajak tersebut adalah Pulau Pankour dekat Dindings, Negeri Perak, Malaysia. Pulau Pankour merupakan tempat favorit bagi para pembajak. Para pembesar Asahan dan raja-raja yang berada di Pantai Timur Sumatera meminta bantuan Pemerintah Inggris untuk menjalin kerjasama mengamankan perahu-perahu yang datang dari Pantai Timur Sumatera tujuan ke Penang dari ancaman para pembajak laut. Hal ini dilakukan untuk menghindari jatuhnya korban jiwa serta perampasan harta benda lagi olah

¹⁰ Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900 Dari Emporium sampai Imperium*, jilid I, Jakarta: Gramedia, 1993, hlm. 15.

bajak laut yang menunggu di sungai dan anak sungai. Kejadian ini banyak terjadi ketika terjadi angin utara-barat selama Oktober hingga November. Masa ini merupakan ramai-ramainya perahu dari Asahan dan tempat-tempat lain di utara Pantai Timur Sumatera.

Atas terjalannya kerjasama antara para pembesar di Pantai Timur Sumatera dengan Pemerintah Inggris yang ada di Penang, maka dibangunlah pos militer kecil yang dapat mengontrol para bajak laut yang selama ini mengancam nyawa dan harta benda para pedagang yang lalu lalang di daerah ini. Dengan adanya kebijakan ini, maka para pedagang merasa aman singgah di pulau-pulau kecil di kawasan Selat Malaka yang selama ini ditempati oleh para pembajak. Para pedagang ini dengan aman dapat beristirahat, melakukan perbaikan perahu serta mencari air bersih untuk melepaskan dahaga. Sebelumnya mereka tidak berani untuk mendekati pulau-pulau tersebut karena bahaya yang mengancam, terkecuali mereka terpaksa berteduh di pulau-pulau tersebut karena keadaan cuaca yang tidak menentu dan arah angin yang mengharuskan perahu mereka berlabuh di pulau-pulau ini.¹¹

Begitulah usaha Kesultanan Asahan serta pembesar-pembesar lainnya yang ada di Sumatera Timur untuk memberikan keamanan bagi pedagang-pedagang maupun perahu-perahu yang hilir mudik di kawasan Selat Malaka. Kesultanan Asahan secara khusus meminta kepada syahbandar untuk menangani langsung masalah keamanan di Pelabuhan Asahan. Ini merupakan perintah langsung sultan kepada beliau untuk memberikan keamanan bagi para pedagang yang berkunjung ke Pelabuhan Asahan.

Sistem ini terus dijalankan oleh Asahan dan tidak ada campur tangan dari pihak luar, meskipun Inggris sudah hadir di wilayah itu. Pemerintah Inggris hanya berurusan dalam bidang perdagangan dan keamanan dan tidak ikut campur dalam urusan pengelolaan pelabuhan. Keadaan ini berubah ketika Belanda ingin menaklukkan wilayah ini. Setelah menaklukkan Riau, Malaka, dan Padang,

¹¹ Cerita atau peristiwa bajak laut di Selat Malaka juga di bahas oleh Tengku Luckman Sinar Basarshah, "Kisah Lanun dan Bajak Laut di Selat Melaka Abad ke-19" dimuat *Harian Waspada* pada tanggal 22 Februari 1998.

Pemerintah Hindia Belanda berusaha untuk merebut kekuasaan pelabuhan yang terdapat di Sumatera demi meningkatkan perdagangan. Tindakan itu dianggap dapat mengancam kedudukan penguasa pribumi. Penguasa pribumi seperti Deli, Serdang dan Asahan menganggap lebih menguntungkan menjalin hubungan dengan Pemerintah Inggris di Penang jika dibandingkan dengan Pemerintah Belanda.¹²

Perubahan Organisasi dan Kebijakan Pelabuhan Masa Hindia-Belanda

Pada tanggal 18 September 1865, pasukan Belanda di bawah pimpinan Lettu K.F.R. Andrau menyerang Tanjung Balai (Asahan), karena ultimatum yang diberikan diacuhkan oleh Sultan Asahan. Penyerangan ini membuat sultan beserta pembesar-pembesar mengosongkan kota dan mundur ke daerah pedalaman dan pada 19 September 1865, Yang Dipertuan Muda Asahan tertangkap oleh Belanda. Kemudian pada 20 September 1865, Sirantau berhasil direbut Belanda tetapi Sultan beserta rombongannya berhasil melarikan diri. Akhirnya, Belanda memakzulkan Sultan Ahmadsyah dari tahta Kesultanan Asahan dan menyerahkan tahta kepada Yang Dipertuan Muda Asahan. Pasukan Belanda kemudian meninggalkan Asahan dan menempatkan seorang kontelir A.C. van Den Bor dengan seorang sersan dan 12 pasukan KNIL di Asahan.¹³

Meskipun demikian Belanda belum puas, karena masih sering terjadi perlawanan oleh Sultan Ahmadsyah yang mengungsi ke pedalaman. Di Tanjung Balai sendiri terus terjadi perlawanan di bawah tanah yang membuat Belanda merasa tidak aman. Yang Dipertuan Muda memberikan grasi kepada Sultan Ahmadsyah beserta keluarganya dan rombongannya boleh memasuki Tanjung Balai, tetapi hanya sebagai rakyat biasa. Tawaran grasi tidak dipedulikan, perlawanan masih diteruskan oleh Pak Netek yaitu salah seorang raja di hulu Asahan. Perlawanan demi perlawanan terus dilakukan dan Belanda pun terus meningkatkan perburuan terhadap Sultan Ahmadsyah, hingga akhirnya Sultan

¹² Anderson, *Acheen, op. cit.*, hlm. 178-179.

¹³ *Ibid.*, hlm. 198-199.

Ahmadsyah dan pengikutnya menyerah. Belanda kemudian membuangnya ke Batavia, tetapi karena merasa tidak aman, Sultan Ahmadsyah dan adik-adiknya dibuang ke Ambon. Dengan berakhirnya perlawanan Sultan Ahmadsyah, maka secara utuh Asahan dapat dikuasai oleh Belanda. Sektor-sektor yang selama ini dikelola oleh sultan berpindah ke tangan Belanda termasuk pengelolaan perdagangan, pelabuhan dan lainnya.

Dengan jatuhnya Asahan ke tangan Belanda, maka secara otomatis kedaulatan Kesultanan Asahan berada di bawah pemerintahan Hindia Belanda. Segala urusan yang berhubungan dengan politik, ekonomi, perdagangan dan urusan-urusan yang lainnya dikendalikan oleh Pemerintah Hindia Belanda, sedangkan sultan hanya dapat mengurus masalah adat saja. Secara otomatis pengelolaan Pelabuhan Asahan dipegang oleh Pemerintah Hindia Belanda yang sebelumnya dikepalai oleh Syahbandar yang ditunjuk oleh sultan. Sistem ini tentu saja menghancurkan sistem organisasi pelabuhan tradisional yang sudah dijalankan jauh sebelum Belanda hadir di wilayah ini. Penandatanganan *Acte van Verband* oleh Sultan Ahmadsyah pada 25 Maret 1886 menandakan ketundukannya terhadap pemerintah Belanda. Kemudian dilanjutkan dengan *Politiek Contract* pada 23 Agustus 1907 yang salah satu isinya adalah Sultan Asahan menyerahkan seluruh kekuasaannya atas pelabuhan, perdagangan dan pelayaran kepada pemerintah Belanda.¹⁴

Sejalan dengan semakin intensifnya liberalisasi perekonomian kolonial dan semakin ramainya aktivitas pelayaran dan perdagangan di Hindia Belanda maka pembukaan pelabuhan umum untuk ekspor dan impor serta rute-rute pelayaran merupakan suatu kebutuhan, apalagi pihak swasta sudah mulai intensif melakukan ekspansi modal. Perkembangan pengangkutan berkesempatan membuka rute-rute yang baru. Pada tahun 1872 Menteri Jajahan Fransen van de Putte mendesak pemerintah untuk mengucurkan dana sebesar f 24.632 untuk membuka layanan rute yang baru, yakni rute NISM di Riau, Sumatera Timur. Tujuannya adalah untuk mendapatkan akses langsung dan tidak lagi melalui

¹⁴ Anonim, "Aanvullingsnota van Toelichting Betreffende het Landschap Asahan" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal, Land, en Volkenkunde van Bataviasch Genootschap*, Deel LIII, Batavia: Albrecht&co dan Deen Haag: Martinus Nijhoff, 1911, hlm. 406.

Penang. Rute yang akan dibuka adalah Riau – Bengkalis – Panai – Asahan – Batubara – Deli – Langkat – Tamiang.¹⁵ Kebijakan ini menunjuk NISM sebagai perusahaan pelayaran utama pada tahun 1872 di Hindia Belanda dengan subsidi f 24.632 setiap tahunnya jika membuka rute-rute yang telah ditentukan.¹⁶ Dengan kebijakan-kebijakan tersebut maka sistem organisasi Pelabuhan Asahan sepenuhnya ditentukan dan dikelola oleh Belanda.

Pengelolaan Pelabuhan di Tanjung Balai secara modern pada zaman Kolonial Belanda pertama-tama dapat diketahui dari adanya kantor pajak impor dan ekspor serta kantor cukai yang dibangun pada tahun 1881. Kantor-kantor ini dibangun juga di Labuhan Deli, Tandjong Poera, Laboean Bilih, Rantau Pandjang dan Poeloe Gontong.¹⁷ Kantor-kantor ini mempunyai fungsi sebagai pos *douane*, yaitu tempat pemeriksaan perahu-perahu atau kapal-kapal beserta muatannya baik yang masuk ataupun keluar akan dikenakan pajak atau cukai.

Sampai tahun 1913 eksploitasi pelabuhan di Hindia Belanda termasuk Pelabuhan Tanjung Balai Asahan masih dikelola secara sederhana. Dinas terpenting yang berada di pelabuhan adalah sebagai berikut:

1. *De Dienst van den Waterstaat en 's-land burgerlijke openbare werken* (dinas pekerjaan umum, pemeliharaan jalan, jembatan, tanggul dan lain-lain) yang berfungsi membangun dan memelihara obyek-obyek pelabuhan.
2. *Dienst Scheepvaart* (dinas pelayaran) dan *in- en uitvoerrechten* dan *accijnezen*. Dinas pelayaran ini misalnya memberi tugas kepada syahbandar pengaturan lalu lintas dan tempat berlabuh kapal.¹⁸

Setelah tahun 1913, semua pelabuhan yang berada di Hindia Belanda berada di bawah naungan Departemen Pekerjaan Umum (BOW)¹⁹, yang di

¹⁵J.N.F.M. a Campo, *De Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en Staatsvorming in de Indonesische Archipel 1888-1914*, Hilversum: Verloren, 1992, hlm. 153.

¹⁶*Koloniaal Verslag* tahun 1872 hlm. 108.

¹⁷Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1881 No. 101.

¹⁸Agustinus Supriyono, *Buruh Pelabuhan Semarang: Pemogokan-pemogokan pada Zaman Kolonial Belanda, Revolusi, dan Republik 1900-1965*, Semarang: Badan Penerbit UNDIP dan Toyota Foundation, 2007, hlm. 70-71.

Sumatera Timur menempatkan satu orang direktur pelabuhan yakni Direktur Pelabuhan Belawan. Direktur Pelabuhan Belawan membawahi beberapa kepala-kepala pelabuhan (syahbandar) yang ada di Sumatera Timur, salah satunya adalah kepala Pelabuhan Asahan.

Pada 1924 karena tidak dapat mengontrol hampir semua pelabuhan di Hindia Belanda, pemerintah akhirnya membuat kebijakan dengan pengkategorian-pengkategorian setiap pelabuhan. Mulai dari pelabuhan besar, sedang, kecil kemudian membuat kebijakan baru dengan mengkategorikan dua pelabuhan yakni pelabuhan kecil yang dikelola sebagai perusahaan (*kleine bedrijfshaven*) dan yang tidak dikelola sebagai perusahaan (*kleine niet bedrijfshaven*).

Mengingat kenyataan bahwa jumlah *kleine bedrijfshavens* yang memiliki masa depan cukup banyak dan tersebar di berbagai wilayah di Hindia Belanda di satu pihak, dan terbatasnya ahli-ahli pelabuhan yang dimiliki oleh pemerintah Kolonial Belanda di lain pihak, maka dibentuk resort (daerah) pembinaan pelabuhan.²⁰ Pembagian resort pembinaan, dibagi menjadi enam resort ini disesuaikan dengan jumlah pelabuhan besar yang ditunjuk menjadi pelabuhan induk yang bertugas membina baik teknis maupun administrasi terhadap *kleine bedrijfshavens* yang ada di sekitarnya. Adapun pembagian resort tersebut adalah sebagai berikut:

Pembagian Resort Pelabuhan

No	Pelabuhan Induk	Pelabuhan Binaan
1	Pelabuhan Batavia	Palembang dan Banjarmasin
2	Pelabuhan Surabaya	Banyuwangi, Bena, Panarukan, Pasuruan, dan Probolinggo
3	Pelabuhan Semarang	Cirebon, Pekalongan dan Tegal

¹⁹ *Nederlandsch-Indische Havens*, Deel I, Departement Der Burgerlijke Openbare Werken, Mededeelingen en Rapporten (Batavia, 1920), hlm. 174.

²⁰ *Staatsblad van Nederlandsch-Indie* 1924 No. 378.

4	Pelabuhan Makasar	Amboina dan Menado
5	Pelabuhan Belawan	Asahan
6	Pelabuhan Emmahaven (Padang)	Bengkulu dan Sibolga

Sumber: *Verslag van de Kleine Havens in Nederlandsch-Indie over het jaar 1923*, hlm. 2.

Pembagian resort pelabuhan di atas, menunjukkan bahwa posisi Pelabuhan Asahan berada di bawah binaan Pelabuhan Belawan. Hal ini juga menandakan bahwa Pelabuhan Asahan merupakan pelabuhan utama di Afdeeling Asahan. Kebijakan ini tentu saja berdampak pada aktivitas pelabuhan lainnya yang ada di Asahan seperti Kualuh, Labuhan Bilik dan Tanjung Tiram. Ketiga pelabuhan ini mulai mengalami penurunan aktivitasnya baik nilai dan volume ekspor-impor maupun pelayarannya. Penurunan yang sangat signifikan terjadi ketika krisis ekonomi dunia (*malaise*) pada tahun 1930-an dan terdapat satu pelabuhan yang benar-benar tutup karena krisis tersebut. Pelabuhan tersebut adalah Kualuh, senasib dengan Kualuh, Pelabuhan Labuhan Bilik dan Tanjung Tiram juga mengalami penurunan aktivitas. Keadaan ini semakin diperparah dengan meletusnya Perang Dunia II yang mengganggu pelayaran di seluruh dunia. Banyak barang-barang yang akan dikirim tertimbun di gudang-gudang penyimpanan. Kemerossotan pelabuhan-pelabuhan lainnya di Asahan terjadi hingga masuknya Jepang dan Perang Revolusi Kemerdekaan.²¹

²¹ Data-data yang menunjukkan fluktuasi nilai maupun volume ekspor dan impor di Pelabuhan Asahan maupun pelabuhan kecil lainnya di Asahan dapat dilihat pada *Verslag van de Handelsvereniging te Medan Over het Jaar 1930-1940*, Medan: Verkamp.

Penutup

Kajian maritim tentang pelabuhan-pelabuhan kecil di Indonesia masih kurang diminati. Padahal pelabuhan-pelabuhan kecil inilah yang menunjukkan *local genius*-nya dalam mengelola pelabuhan baik sistem organisasinya, perdagangannya dan sistem pelayarannya. Pelabuhan-pelabuhan besar yang eksis hingga saat ini sebagian besar merupakan pelabuhan yang sengaja dibentuk oleh Pemerintah Kolonial Belanda untuk kepentingan eksploitasinya. Berbeda dengan pelabuhan kecil termasuk Asahan yang terbentuk karena keadaan alamnya (pelabuhan alam/tradisional).

Dari hasil rekonstruksi penulis tentang perubahan-perubahan yang terjadi di Pelabuhan Asahan, ternyata wilayah ini sudah lebih dulu eksis dengan sistem organisasi tradisionalnya sebelum Belanda datang dengan sistem modernnya. Fakta sejarah juga menunjukkan wilayah ini menjadi perebutan sedikitnya tiga kekuatan asing maupun lokal lainnya. Masing-masing kekuatan memainkan peranannya masing-masing tetapi tidak merusak sistem yang sudah ada sebelumnya. Belandalah yang kemudian merusak tatanan yang sudah ada dengan sistem yang diinginkan mereka dengan berbagai alasan seperti memodernkan, monopoli serta eksploitasi. Perubahan-perubahan itu kemudian memberikan dampak bagi pelabuhan kecil lainnya yang masih berada di wilayah Asahan karena Belanda menetapkan satu pelabuhan utama yakni Pelabuhan Asahan. Dampak itu ditunjukkan dengan semakin merosotnya perkembangan pelabuhan hingga tutupnya pelabuhan padahal pelabuhan-pelabuhan ini merupakan pelabuhan tradisional yang sudah ada sebelum Belanda menguasai wilayah Asahan. Keadaan ini terus berlangsung mulai dari krisis ekonomi dunia (*malaise*), Meletusnya Perang Dunia II, masuknya Jepang ke Indonesia hingga Perang Revolusi Kemerdekaan. Pelabuhan-pelabuhan yang ada “mati suri” bahkan hingga sekarang ini. Pelabuhan Asahanlah yang masih eksis hingga saat ini (sekarang: Pelabuhan Tanjung Balai Asahan).

Daftar Pustaka

- Anonim, "Aanvullingsnota van Toelichting Betreffende het Landschap Asahan" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal, Land, en Volkenkunde van Bataviasch Genootschap*, Deel LIII, Batavia: Albrecht&co dan Deen Haag: Martinus Nijhoff, 1911.
- Anderson, John, *Acheen and the Port on the North and East Coast Sumatra*, London: Wm. H. Allen & Co. Leadenhall Street, 1971.
- _____, *Mission to East Coast of Sumatera in 1823*, Kuala Lumpur/Singapore/New York/London: Oxford University Press, 1971.
- Arsjad, Mohamad, 1933, *Thabal Mahkota Negeri Asahan*, Tanjung Balai: Tanpa Penerbit.
- Boxer, C.R., *Jan Kompeni: Dalam Perang dan Damai 1602-1799 Sebuah Sejarah Singkat Tentang Persekutuan Dagang Hindia Belanda*, terj. Bakri Siregar, Jakarta: Penerbit Sinar Harapan, 1983.
- Campo, J.N.F.M. a, *De Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en Staatsvorming in de Indonesische Archipel 1888-1914*, Hilversum: Verloren, 1992.
- Koloniaal Verslag tahun 1872.
- Kroesen, C.A., "Geshiedenis van Asahan" dalam *Tijdschrift voor Indische Taal, Land, en Volkenkunde van Bataviasch Genootschap*, Deel XXXI, Batavia: Albrecht&co dan Deen Haag: Martinus Nijhoff, 1886.
- L. Knappert, "Memorie van Overgave van het Bestuur van de Afdeeling Asahan, Residentie Sumatra's Oostkust", *Memorie van Overgave van de Afdeling Asahan*, 1 Mei 1908.
- Nederlandsch-Indische Havens, Deel I, Departement Der Burgerlijke Openbare Werken, Mededeelingen en Rapporten, Batavia, 1920.
- Reid, Anthony, *The Contest For North Sumatra: Atjeh, The Netherlands, and Britain 1858-1898*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1969.
- Sinar, Tengku Luckman , *Bangun dan Runtuhnya Kerajaan Melayu di Sumatera Timur*, Medan: Tanpa Penerbit, 2007.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1881 No. 101.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1924 No. 378.

Supriyono, Agustinus, *Buruh Pelabuhan Semarang: Pemogokan-pemogokan pada Zaman Kolonial Belanda, Revolusi, dan Republik 1900-1965*, Semarang: Badan Penerbit UNDIP dan Toyota Foundation, 2007.

Verslag van de Handelsvereniging te Medan Over het Jaar 1930-1940, Medan: Verkamp.

Verslag van de Kleine Havens in Nederlandsch-Indie overhet jaar 1923, Weltevreden: Landsdrukkerij, 1925.

Volker, T., 1928, *Van Oerbosch Tot Cultuurgebied: Een Schets van de Betekenis van De Tabak, De Andere Cultures en De Industrie Ter Oostkust van Sumatra*, Medan: TYP. Varekamp & Co.

Vos, Reinout, *Gentle Janus, Merchant Prince: The VOC and the Tightrope of Diplomacy in the Malay World, 1740-1800*, Leiden: KITLV Press, 1993.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Kelangusngan Tradisi Pelayaran:
Memahami Tol Laut dari Perspektif
Masyarakat Pulau-Pulau di Buton

Dr. Tasrifin Tahara



KELANGSUNGAN TRADISI PELAYARAN: MEMAHAMI TOL LAUT DARI PERSPEKTIF MASYARAKAT PULAU DI BUTON ¹

Tasrifin Tahara²
Universitas Hasanuddin

Abstrak

Kelangsungan tradisi bahari orang Buton hingga kini merupakan kekuatan budaya yang penting dikaji, tidak hanya karena latar historisnya, tetapi juga dapat menjadi sumber nilai kehidupan bagi mereka dalam menata masa depannya. Tradisi ini telah melampaui berbagai zaman dan generasi, dengan segala tantangannya, telah mengukuhkan orang Buton sebagai suku bangsa bahari Indonesia, bersama dengan suku bangsa lainnya yakni Bajo, Bugis-Makassar, Mandar, dan Madura. Sistem pelayaran tradisional orang Buton yang masih bertahan hingga sekarang (jalur pelayaran, organisasi kerja, sistem navigasi, komoditas perdagangan antar pulau, dan masalah yang dihadapi). Sebuah narasi masyarakat pulau (Pulau Batuatas) atas kebudayaannya dan kebijakan tol laut sebagai harapan dalam mempertahankan tradisi dalam kehidupannya yang sudah berlangsung sejak ratusan tahun lalu.

Kata Kunci: Tradisi Pelayaran dan Tol Laut

Pengantar

KEMAMPUAN menjalani lakon hidup sebagai pelayar bagi orang Buton bukanlah hal yang mudah dilaluinya tanpa landasan nilai budaya yang kuat dan berlangsung sejak ratusan tahun lalu. Segala upaya pemerintah kolonial di akhir abad ke-19 untuk menyempurnakan wilayah kekuasaannya, dengan mengoperasikan maskapai pelayarannya, *Koninklijke Paketvaart Matschappij* (KPM), tampak tidak mampu menutup ruang pelayaran pribumi (Lapian 2009). Pelaut Buton mampu menunjukkan eksistensinya. Aktivitas mereka sulit dikontrol, selain karena kepiawaian mereka membaca ruang samudera, juga karena kekuatan nilai budaya yang dianutnya. Bagi mereka, laut dan perahu merupakan representasi kehidupan, seperti halnya di darat, meminjam istilah dari Abu Hamid (1994), bahwa perahu adalah sebuah desa kecil yang mengapung di laut. Bagi orang Buton, perahu (*bangka/wangka*) memiliki peran

¹ Paper di Presentasikan Pada Konferensi Nasional Sejarah X, tema “**Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Perspektif Sejarah** (*Maritime Culture and the Dynamics of Nation Life in Historical Perspectives*)” tanggal 7-10 November 2016 di Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta.

² Dosen/Ketua Program Studi S2 Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin – Makassar.

yang sangat penting dalam rona kehidupannya. Bahkan, karena pentingnya, istilah perahu pun digunakan sebagai sapaan pada kehidupan di darat, untuk menyebut kawan/teman/sahabat, yakni *sabangka*.

Kesatuan kata dan langkah dalam usaha pelayaran dan perdagangan maritim merupakan unsur utama penguat tradisi maritim. Dengan semangat selalu bersama atau satunya kata dan perbuatan, segala tantangan kehidupan di laut, baik yang bersumber dari ruang samudera maupun dari manusia, dapat dihadapi. Itulah sebabnya, ketika perahu telah dilayarkan dan meninggalkan pantai, pantang bagi pelayar Buton untuk mengubah haluan, apalagi kembali lagi ke pantai.

Nilai budaya maritim yang menjadi penopang utama kelangsungan tradisi bahari orang Buton dari waktu ke waktu dan dari satu tempat (ruang) ke tempat yang lain. Mereka berlayar melintasi ruang samudera (laut) dan dari satu pulau ke pulau lain. Aktivitas ini membawa mereka lebih dekat mengenal komunitas dan budaya lain, dan yang tidak kalah pentingnya adalah “negeri baru” yang kelak dijadikan tempat bagi mereka mencari nafkah dan tinggal/menetap di sana. Secara perlahan, mereka lalu membangun pemukiman-pemukiman di sepanjang rute pelayarannya, terutama di kawasan timur Indonesia. Maluku adalah salah satu daerah tujuan utamanya. Hasil bumi Maluku berupa kopra, cengkeh, dan (belakangan) jambu mente merupakan komoditi utama yang dibeli dan diangkut, kemudian dibawa dan dijual di Jawa dan Singapura. Dari daerah tujuan itu kemudian mereka membeli barang-barang kelontong untuk memenuhi kebutuhan penduduk di Maluku, dengan cara menjual atau menukar (barter) dengan hasil bumi (La Malihu 1998). Aktivitas tersebut membangun dan memperkuat jaringan maritim orang Buton di Indonesia yang masih berlangsung hingga kini, meski telah mengalami perubahan, baik dalam hal komoditas perdagangan maupun sistem perdagangan yang sudah langsung menggunakan alat tukar uang.

Hal yang menonjol dari Buton dan orang Buton adalah tradisi pelayarannya. Catatan antropolog menuliskan bahwa pada tahun 1987 sebanyak 1.281 kapal perdagangan lokal (perahu *lambo*) ada di Kabupaten Buton, 467 ada di Pulau Tukang Besi, dan jumlah ini berlanjut dalam pola yang panjang. Pada tahun 1919 menurut perkiraan seorang militer Belanda, bahwa ada sekitar 300 perahu di Pulau Buton, 200 perahu terdapat di Pulau Tukang Besi, dan setengahnya terdapat di Pulau Binongko (Soulthon, 1995).

Sebagai pelaut pedagang orang Buton seperti halnya Suku Bugis Makassar, merupakan suku yang melakukan diaspora di berbagai kawasan wilayah Indonesia seperti di Makassar, Papua, Maluku, Kalimantan, Kepulauan Riau, dan lain sebagainya. Di Makassar, migran Buton yang telah hadir sejak beberapa abad pada masa berlakunya kesultanan Buton dan membangun perkampungannya sendiri yang disebut Kampung Butung di Makassar. Konon migran Buton Ke Ambon dalam skala besar dimulai pada akhir abad ke-19, sebagian besar berasal dari Binongko dan bekerja pada perkebunan diberbagai tempat di Kepulauan Maluku (Winn, 2008)

Dalam beberapa catatan sejarah, jenis perahu yang sering digunakan orang Buton sebagai sarana transportasi dalam aktifitas kebaharian adalah perahu *lambo*. Aktifitas kebaharian yang umum dilakukan adalah melakukan perdagangan dengan membawa hasil-hasil laut seperti lola (*trochus niloticus*), teripang, sirip ikan hiu, dan lain-lain. Pada musim barat, mereka melakukan pelayaran perdagangan dengan tujuan untuk wilayah barat yaitu Surabaya, Gresik, Tanjung Pinang, bahkan sampai di wilayah Malaysia dan Singapura. Pada saat pelayaran dari arah barat, pelayar tersebut membawa barang seperti kain, piring, guci dan lain-lain. Selain itu untuk kebutuhan rumah tangganya, barang-barang tersebut juga adalah barang untuk dijual di Kota Baubau. Pelayaran ke wilayah timur melingkupi Ambon, Halmahera, Pulau Banda, Ternate, dan Papua (Tahara, 2014).

Dinamika Pelayaran Orang Buton

Penelusuran terhadap sejarah pengembaraan dan pelayaran serta perdagangan maritim masyarakat Pulau Batuatas dimaksudkan untuk mengungkapkan fakta jalinan hubungan ekonomi, sosial, dan politik yang telah terbangun dan menjadi dasar bagi pembentukan integrasi bangsa dalam perkembangan kemudian. Tidak dapat disangkal, bahwa wilayah Indonesia ini menjadi satu kesatuan dari bekas wilayah jajahan Pemerintah Kolonial Belanda. Hal ini sangat ditunjang dengan sikap toleransi dan simpati di antara kelompok-kelompok etnis yang telah menjalin persahabatan dan persaudaraan sebagai buah dari jaringan pelayaran dan perdagangan maritim dimana pelaut dan pedagang Pulau Batuatas Kabupaten Buton Selatan Provinsi Sulawesi Tenggara memainkan peranan besar.

Setelah Indonesia merdeka, tradisi pengembaraan pelayaran kembali diproduktifkan oleh para pelayar Batuatas sebagai pewaris budaya maritim nenek moyang yang hidup di masa kolonial dan sebelumnya. Belajar dari proses sejarah

perpolitikan yang panjang mengenai wilayah Nusantara ini, diketahui telah terjadi perubahan wawasan kelompok-kelompok pelayar Batuatas tentang status wilayah perairan dan daratan Nusantara ini dari masa kolonial dan sebelumnya ke masa kemerdekaan. Dari pelaut generasi tua, mereka memperoleh pengetahuan bahwa di masa lalu, daerah-daerah perairan Nusantara dan pulau-pulau yang banyak jumlahnya berada dalam klaim kerajaan-kerajaan maritim berdaulat, yang di antara mereka terjalin hubungan politik dan dagang.



Perahu Lambo yang digunakan Pelayar Buton

Dalam masa kemerdekaan, melalui pengalamannya yang panjang para pelaut Batuatas mengetahui bahwa daerah-daerah perairan dan pulau-pulau yang dilayari dan disinggahi itu telah terintegrasi dalam satu tanah air yakni Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Wawasan yang berkelanjutan bahwa hamparan perairan Nusantara yang luas dan kota-kota pantai dari pulau-pulau yang banyak terbentang dari Sabang sampai Merauke tetap menjadi ruang pelayaran dan arena transaksi ekonomi serta pergaulan antara pelaut, termasuk pelayar Batuatas dengan penduduk setempat yang berasal dari etnis-etnis berbeda-beda.

Mengenai pengalaman dan pengetahuan pelayar Pulau Batuatas tentang ruang perairan dan pulau-pulau di bagian barat dan timur nusantara, kami telah melakukan wawancara dengan salah seorang Pelaut yang sudah berpengalaman sebagaimana disajikan contoh kasus awal memulai melakukan pelayaran dengan menampilkan kisah pengalaman awal pelayarannya.

Tekad pelayar yang bulat yang ditunjang dengan pengalaman dan pengetahuan pelayar yang sangat luas tentang ruang laut dan pengalaman melakukan pelayaran domestik (lokal). Baginya, pengalaman teman atau warga lainnya merupakan

Pulau Pinang di Malaysia Barat. Dalam pelayaran keluar negeri mereka menggunakan perahu *soppe*. Memasuki negara asing itu umumnya dilakukan dengan cara-cara yang ilegal. Mereka menggunakan perahu layar tanpa mesin, melalui rute dari Batuatas-Buton-Selat Selayar-Selat Karimata-Laut Cina Selatan dengan menyusuri Pesisir Timur Semenanjung Malaysia-Pesisir Timur Thailand, menyeberangi Teluk Siam, ke Pesisir Selatan Kamboja, menyusuri pesisir Timur Vietnam-Hongkong sampai ke Daratan Cina (Kanton, Shanghai dan menyusuri sungai sampai di Peking). Di Negeri Cina mereka tinggal selama 4-6 bulan bekerja di perkebunan kapas sambil menunggu angin utara untuk kembali ke Pulau Batuatas melalui Selat Buton dengan rute seperti tersebut atau melalui rute Cina-Kepulauan Jepang-Kepulauan Philipina-Laut Sulawesi-Kepulauan Maluku/Pesisir Timur Sulawesi-sampai kembali di Batuatas. **Kedua**, pelayaran menuju timur ke Maluku, Irian Jaya, dan Kepulauan Pasifik seperti ke Negara Palau. Pelayaran menuju kawasan ini dimulai dari Pulau Batuatas melalui Selat Buton, Kepulauan Maluku, Irian Jaya, Papua Nugini, dan beberapa negara di Kawasan Pasifik Selatan seperti Kepulauan Palau, Samoa, dan Kaledonia Baru. **Ketiga**, pelayaran menuju utara ke Sulawesi Tengah (Banggai dan Tolitoli), Sulawesi Utara (Gorontalo, Bitung, dan Manado), sebagian diantara mereka langsung ke Malaysia Timur melalui Tarakan, Nunukan (Kalimantan Timur), ke Kalimantan Utara melalui Sabah (Tawau, Lahadatuq, dan Sandakan), sampai ke Brunai Darussalam. Di beberapa wilayah ditemukan pemukiman orang Buton termasuk didalamnya Pulau Batuatas. Mereka bekerja dalam berbagai sektor kehidupan bahkan diantara mereka telah ada yang menjadi warga negara Malaysia. Sebagian lagi menuju ke Philipina Selatan melalui Kepulauan Sulawesi Utara dan Maluku. **Keempat**, pelayaran menuju bagian selatan melalui rute Pulau Batuatas, Flores, Solor, Sumbawa, Kupang, Dili (Timor Leste), dan bahkan sebagian besar melakukan pelayaran sampai ke pada wilayah Perairan Benua Australia atau di Pantai Utara Benua Australia. Dan tidak jarang kita banyak menemukan di beberapa pulau yang melakoni tradisi pelayaran hingga ke Benua Australia sering kali menjadi tahanan Pemerintah Australia akibat pelanggaran penangkapan biota laut yang melawati batas perairan Indoensia



Pelayar Buton dari Pulau Batuatas memiliki pengalaman dan pengetahuan tentang jalur pelayaran Jawa--Irian Jaya. Tetapi sekarang perahu layar mereka tidak pernah lagi ke Jawa, karena jalur yang ke Ternate sudah dibuka tempat penampung hasil. Hal ini juga pada jalur Bitung, dan sekarang hanya perairan sekitar Maluku dan Sulawesi Tengah. Untuk hasil Maluku yang dibawa ke Palu, dan seiring kebijakan pemerintah yang membuka pelabuhan besar di Manado (Bitung), menyebabkan mereka tidak lagi ke wilayah Pulau Jawa.

Pelayaran ke Surabaya (Pangkalan Gresik) ditempuh dengan waktu paling cepat selama 20 hari dan paling lama 40 hari. Hal tergantung dari pengeluaran uang, contohnya seperti ekspedisi kalau barang cepat masuk berarti untuk pencairan uang juga cepat. Sementara waktu perjalanan kurang lebih memakan waktu satu bulan lebih baru sampai ke Pulau Batuatas, harus zigzag (opal: istilah Pelayar Pulau Batuatas) yang berarti pelayaran menghadapi angin siang malam, dan ABK tidak pernah istirahat.

Waktu pelayaran ke wilayah Maluku kurang lebih sekitar 10 hari, karena jaraknya dekat dan untuk posisi angin sebelah timur laut dan utara dari Pulau Flores. Oleh karena itu jalur potong jalur lewat pada bagian atas Pulau Binongko. Di antara Pulau Binongko (Wakatobi) dan Pulau Buru berarti Pulau Ambon merupakan jalur tembus dan cepat. Hal ini menjelaskan bahwa umumnya pelayar Pulau Batuatas telah

kaya dengan pengalaman dan pengetahuan wilayah perairan dan pulau-pulau di Indonesia baik bagian barat maupun bagian timur Indonesia.

Para pelayar Batuatas sebelum menggunakan teknologi navigasi, mereka menggunakan tanda-tanda alam dan *feeling* (perasaan) sebagai pengetahuan navigasi. Tanda-tanda alam tersebut antara lain adalah bentuk awan, keadaan langit, warna dan jenis air laut, pantulan sinar matahari atau cahaya bulan, letak bintang di langit, hembusan angin, letak pulau, gunung, tanjung, teluk, dan selat. Dengan intuisi tersebut, pelayar dapat mengetahui apabila ada bahaya yang mengancam kapal. Inilah yang dijadikan sebagai pengganti kompas dalam pelayaran mereka. Pelayar Batuatas (Buton - Ciacia) mengenal istilah "*pilotase*" yaitu seorang navigator dapat memperhitungkan posisinya cukup dengan melihat berbagai tanda alam yang tampak di darat, "*rewu'i tayi*" yaitu kotoran di laut, dan kabut di udara. Seorang navigator dapat melakukan perhitungan deduksi dengan melihat kedudukan matahari, bulan, dan bintang. Perkembangan pelayaran niaga orang Batuatas sejalan dengan ditemukannya teknik berlayar "*O'opal*" (Bahasa Ciacia) yang sebelumnya hanya dikenal teknik berlayar "*ngoi'i belaka*" (Bahasa Ciacia) dan teknik "*nopusilangi*" (Bahasa Ciacia). "*ngoi'i belaka*" adalah teknik berlayar lurus yaitu arah angin datang dari belakang. "*Nopusilangi*" pelayaran dengan posisi menyilang dan membentuk sudut antara 90-180 derajat. Berlayar "*Opal*" adalah teknik berlayar bersiku-siku sampai di tempat tujuan. Dalam teknik "*O'opal*" ini diperlukan keahlian dalam mengarahkan haluan sebab arah angin datang hampir dari muka (membentuk sudut antara 0-90 derajat). Demikian pula penggunaan pompa untuk mengeluarkan air dari dalam perahu yang sebelumnya digunakan "timba" ("kasiwu" Bahasa Ciacia, atau dari tempurung kelapa sebagai wadah penyimpanan air), peralatan tali temali yang semula dari sabut kelapa berubah menjadi tali plastik dan kawat. Perubahan bahan layar yang sebelumnya terbuat dari "agel" yang disebut "*karoro*" berubah menjadi bahan dari kain dan nilon. Jangkar kayu/batu berubah menjadi jangkar besi.

Pelayaran dan Perniagaan

Dalam melakukan pelayaran, para pelaut Batuatas melakukan kegiatan niaga (perdagangan). Barang komoditi ekspor yang dibawa oleh para pelayar niaga Batuatas dan pelayar Buton dan Buton Selatan pada umumnya adalah rotan, damar, agel, kopra, cengkeh, pala, teripang, dan berbagai hasil laut lainnya. Komoditas rotan, damar, kopra, cengkeh, pala, kulit binatang, dan teripang diekspor ke Singapura dan

Malaysia, sedangkan ke Cina diekspor agel dan teripang. Sejak tahun 1926 dimulai perdagangan kopra, cengkeh, dan pala dari Kepulauan Maluku yang dibawa ke kawasan barat Nusantara sampai ke wilayah mancanegara yakni Singapura dan Malaysia. Pada mulanya perdagangan tersebut mendapat rintangan dari pemerintah Belanda, karena keuntungannya berlipat ganda sehingga para pelayar harus melakukan pelayaran secara ilegal khususnya ke Singapura dan Malaysia. Fenomena tersebut berlanjut sampai akhir abad ke-20 ini, di mana para pelayar niaga orang Batuanas dan orang Buton dan Buton Selatan pada umumnya tetap melakukan pelayaran niaga ke Singapura, Malaysia, Philipina, dan Australia serta wilayah Pasifik lainnya.

Pada awal abad ke-20 barang komoditi impor dari mancanegara masih terbatas pada keramik dan tekstil. Kemudian pada pertengahan abad ke-20 meningkat baik volume maupun jenis barang termasuk berbagai jenis elektronik. Keramik (guci, mangkuk, dan piring) didatangkan dari Cina dan Thailand yang ditukar/imbali beli dengan agel dan kopra. Hal ini berlangsung sampai pertengahan abad ke-20. Elektronik, tekstil yang lebih dikenal dengan akronim RB (*rombengan*) atau pakaian bekas yang didatangkan dari Singapura dan Malaysia (Johor, Pulau Penang, dan Tawau di Sabah) secara ilegal. Barang-barang komoditi impor dijual di wilayah Buton (Pulau Batuanas), Kendari, Muna, Sulawesi Tengah, Maluku, Irian Jaya, Nusa Tenggara Timur, dan Timor-Timur.

Melampaui wawasan jagat perairan dan kepulauan serta pemukiman kota-kota pelabuhan, dalam aktivitas pelayaran dan dagang, para pelaut Batuanas diperhadapkan dengan aneka warna simbol budaya kesukubangsaan (*ethnicity*) dan kebangsaan (*nationality*) yang harus diadaptasi dalam rangka kelancaran transaksi dagang dan pergaulan dengan orang-orang warga negara Indonesia yang berbeda-beda suku bangsa. Simbol-simbol tersebut mulai dari bahasa daerah, seni, kepercayaan, bentuk rumah, perahu, jenis makanan, pakaian yang berbeda-beda hingga simbol-simbol kebangsaan yang seragam seperti Bahasa Indonesia, bendera merah putih, birokrasi dan prosedur pelayanan administratif, kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP), dan berbagai kebijakan pemerintah.



Kebutuhan Masyarakat Pulau yang didatangkan dari Pulau Lain

Dalam rangka transaksi dagang dan pergaulan dengan orang-orang dari berbagai suku bangsa lain yang dijumpainya, pelayar Pulau Batuatas sejak awal berusaha keras menggunakan Bahasa Indonesia dengan baik. Dalam percakapan ternyata mereka lebih mampu berbahasa Indonesia daripada orang-orang dari komunitas-komunitas petani, peternak, para pedagang, dan para perantau Pulau Batuatas lainnya yang hidup di pulau (darat). Diakuinya bahwa kelancaran transaksi dagang yang mereka kelola banyak ditentukan oleh kemampuan berkomunikasi dalam bahasa Indonesia dengan

mitra dagang dan konsumen, buruh-buruh pelabuhan, aparat pemerintah, dan sebagainya.

Diasumsikan bahwa segenap pengalaman pelayaran, pengalaman berinteraksi dan saling kenal dengan orang-orang Indonesia yang berbeda suku bangsa, terlibat dalam dan mematuhi segala peraturan dengan memahami keberagaman atau keseragaman simbol-simbol budaya itulah yang menumbuhkan wawasan kebhinekaan, kesatuan tanah air, kesatuan bahasa, dan kesatuan bangsa Indonesia. Bagi pelayar Pulau Batuatas, pengalaman pengembaraan yang panjang diakuinya telah memperkaya pengetahuan dan wawasan ruang samudera dan dunia internasional serta sikap keterbukaan.

Para Pelaut Niaga Batuatas lebih dominan memperdagangkan kopra dan cengkeh pada wilayah Jawa. Sedangkan untuk wilayah Jakarta adalah hasil laut, yakni teripang laut. Sementara hasil yang dibawa pulang dari hasil perdagangan kopra, cengkeh dan Teripang adalah barang kebutuhan pokok seperti pakaian, semen, gula dan beras. Hal ini menunjukkan bahwa para Pelaut Batuatas dalam berusaha mencari nafkah, khususnya di bidang Pelayaran Niaga atau perdagangan antar pulau dengan menggunakan perahu dan/atau kapal.

Pelayaran dan Ekonomi Masyarakat

Akibat pelayaran niaga, hasil keuntungan yang diperoleh dari usaha pelayaran ini cukup memuaskan, sehingga mengakibatkan meningkatnya taraf hidup masyarakat pelayar di Pulau Batuatas Kabupaten Buton Selatan (sebelumnya Kabupaten Buton). Hal ini ditandai dengan banyaknya putra-putri mereka yang merantau untuk sekolah baik di Kendari, Ujung Pandang (sekarang Makassar) dan berbagai kota di Pulau Jawa, bahkan ke luar negeri, seperti Singapura dan Malaysia. Dewasa ini, diantara generasi muda (putra-putri) pelayar ini telah banyak yang memegang posisi penting dalam pemerintahan dan dunia usaha. Data Statistik Kabupaten Buton (2015) menunjukkan bahwa sub-sektor transportasi laut memberikan sumbangan terhadap PDRB Kabupaten Buton (sekarang Buton Selatan) rata-rata 1,37%, suatu angka yang tidak kecil jika dibanding dengan berbagai sub-sektor usaha lainnya. Indikator tersebut membuktikan bahwa perkembangan pelayaran niaga orang Batuatas berpengaruh terhadap kehidupan sosialnya yang diperkuat dengan data statistik tentang peningkatan jenis alat transportasi laut ke arah yang lebih modern dan

kapasitas muatan yang semakin meningkat. Demikian pula arus bongkar muat barang dari berbagai pelabuhan satker yang mengalami peningkatan.



Pesona Pulau Batuatas di Kabupaten Buton Selatan

Selain perubahan sosial dalam masyarakat dan kebutuhan rumah tangga masyarakat pelayar Batuatas dari hasil berlayar dan perniagaan, dikenal pula aturan pelayaran niaga yang dikenal dengan istilah "*te atoro nulangkea*" (aturan pelayaran). Ada kecenderungan perahu layar orang Batuatas tidak dicat sebagaimana halnya perahu layar suku bangsa lainnya. Fenomena ini merupakan ciri khas perahu layar orang Batuatas yang dapat dikenali dari jauh. Akan tetapi sampai penelitian ini berakhir belum ditemukan alasan secara pasti motif yang menyebabkan mereka tidak memberi cat pada perahunya, kecuali pada akhir abad ke-20 khususnya pada tahun 1980-an mereka mulai memberikan cat perahunya dalam berbagai motif warna.

Menyangkut aturan pelayaran niaga yang dipahami pelayar Pulau Batuatas pada khususnya dan masyarakat Buton pada umumnya (*te atoro nulangkea*). Meskipun secara formal tidak ada organisasi atau lembaga kemasyarakatan yang mengatur tradisi dan adat istiadat dalam berlayar yang dilakukan oleh masyarakat pelayar Batuatas, namun secara tradisional tradisi dan adat istiadat sudah dijalankan dan telah terpatri dalam setiap keyakinan para pelayar Batuatas, dimana mereka (pelayar) menggantungkan aturan dan tradisi pada satu orang, yakni juragan kapal (pemilik kapal).

Kepercayaan dan kepatuhan terhadap adat yang sampai saat ini masih dijalankan oleh masyarakat (pelayar) Batuatas (Buton - Cia-cia) hingga saat ini masih mengandalkan pada tradisi atau keyakinan sang pemilik kapal (juragan kapal), yang

saat ini mereka kenal dengan istilah “kapten” (kapten kapal). Pelayaran niaga orang Batuatas didorong oleh letak geografis yang strategis pada jalur pelayaran dan perdagangan nusantara dan internasional, keadaan alam yang berbukit dan berbatu sehingga kurang mendukung untuk pertanian, dan falsafah hidup mereka yang menjunjung tinggi semangat kebaharian. Peta jalur pelayaran meliputi segenap pelabuhan di Nusantara dan manca negara seperti Singapura, Malaysia, Thailand, Cina (Kanton, Shanghai, dan Peking), dan Philipina Selatan. Pelayaran untuk penangkapan hasil laut mencapai perairan Australia dan negara-negara Oceania. Persebaran orang Batuatas dan orang Buton Selatan (sebelumnya Buton) pada umumnya ditemukan hampir di setiap pelabuhan tersebut. Barang komoditi ekspor pada mulanya terbatas pada agel, damar, rotan, kopra, dan teripang; kemudian berkembang ke jambu mete, kayu, dan berbagai hasil laut. Sedangkan barang komoditi impor adalah keramik dan tekstil, kemudian berkembang ke berbagai jenis barang elektronik termasuk mesin kapal dan sepeda motor. Perkembangan kehidupan sosial ekonomi masyarakat Batuatas dan orang Buton Selatan (sebelumnya Buton) pada umumnya sebagai akibat kegiatan pelayaran niaga terlihat dari sumbangan sub-sektor transportasi laut dalam PDRB Kabupaten Buton sebesar 1,37% dan peningkatan jumlah dan volume perahu/kapal yang menjadi milik orang Batuatas.

Tol Laut dan Harapan Masyarakat Pulau

Sejak terpilihnya Jokowi-JK sebagai Presiden dan Wakil Presiden Indonesia 2014 – 2019, wacana tentang komitmen mengembalikan kejayaan laut sebagai potensi utama Bangsa Indonesia. Komitmen ini tidak bisa dipungkiri karena bangsa Indonesia merupakan benua maritim yang memiliki hamparan laut dan yang ditumbuhi pulau-pulau yang membentang dari Aceh hingga Papua yang dirangkai oleh sebuah kebudayaan “tradisi pelayaran”. Salah satu kebijakan yang populer di bidang kemaritiman adalah konsep tol laut yang mengembangkan konsep pembenahan infrastruktur yang menunjang aktifitas kemaritiman dengan mengembangkan moda distribusi barang/jasa antar pulau berjalan lancar yang membawa kesejahteraan bagi masyarakat Indonesia di mana pun mereka bermukim dalam wilayah Indonesia.

Kebijakan Presiden Joko Widodo yang tertuang dalam visi kemaritiman yang salah satunya tentang tol laut yang akan direalisasikan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) dengan merancang konsep tol laut tersebut. Rencananya akan dibangun 24 pelabuhan strategis, *short sea shipping*, fasilitas kargo

dan *boat*, serta pengembangan pelabuhan komersial sebanyak 1.481 pelabuhan, dalam konsep tol laut. Tak ketinggalan pula, pembangunan transportasi multimoda serta infrastruktur penunjang tol laut.

Secara makro, kebijakan ini sangat positif. Namun satu hal yang tidak bisa dipungkiri bahwa akses terhadap infrastruktur tersebut hanya dilihat dalam perspektif “ekonomi-teknokrat” yang “mungkin” mengabaikan kehidupan masyarakat yang sudah berlangsung lama yang menjadi laut sebagai bagian dari kehidupan sosial-ekonominya (pelayar tradisional). Pelayar di Pulau Batuatas, tidak begitu paham mengenai kebijakan “tol laut” namun berharap kebijakan tersebut berdampak pada peningkatan ekonominya.

Sebenarnya, secara tradisional pelayar Pulau Batuatas di Buton Selatan sudah sejak lama melakukan peran-peran sebagai moda transportasi antar pulau. Pergerakan mereka dengan menggunakan perahu sebagai aktifitas perekonomian adalah konsep tol laut secara tradisional. Kondisi pulau sebagai pemukiman mereka yang jauh dari aktifitas di wilayah lain khususnya di perkotaan. Oleh sebab itu, pilihan berlayar sebagai strategi dalam memenuhi kebutuhan mereka menjadi pilihan utama atau kebudayaannya. Mereka menitip harapan, semoga pembangunan infrastruktur (pelabuhan dan penunjang lainnya) tidak hanya pada wilayah kota-kota besar tetapi juga pada wilayah pulau-pulau terdepan sehingga menunjang aktifitas pelayaran yang telah mereka lakoni selama ini.

Penutup

Mengapa mereka mau hidup di pulau yang jauh terisolasi? Bagaimana mereka bertahan sebagai pelayar ditengah gempuran modernisasi? Dan apa harapan terhadap kebijakan tol laut bagi masyarakat Pulau Batuatas? Tampaknya, kondisi alam tidak mematikan kreasi kebudayaan. Justru, dengan potensi pikir yang dimiliki, mereka membaca dan mengelolah alam bagi kepentingannya. Dalam konteks ini, alam dan manusia memiliki kaitan fungsional, sehingga menjadi pelayar adalah sebuah tradisi guna terciptanya harmoni antara keduanya.

Bagi masyarakat Pulau Batuatas di Buton Selatan, alam memiliki sistem teratur yang sudah ada sejak lama. Karena itu manusia harus memahami kondisi ini, bila ingin tetap bertahan, agar hidup bersama alam. Keterbatasan sumberdaya darat, karenanya mereka mengembangkan adaptasi dengan beorientasi ke laut. Dengan itu,

kebudayaan mereka juga disesuaikan/didasari oleh kebutuhan adaptasi itu. Salah satu kebutuhan itu adalah penguasaan pengetahuan, *skill* dan teknologi terkait dengan maritim, dalam hal ini aktifitas pelayaran guna melanjutkan sebuah tradisi yang sudah berlangsung lama.

Aktivitas pelayaran dengan jalur pelayaran (jaringan pelayaran antar pulau) masyarakat Buton yang ditopang oleh nilai budaya maritim adalah “tol laut” yang sudah ratusan tahun berlangsung sebagai sebuah kebudayaan masyarakat Buton. Nilai ini tersimpul dalam satu ikatan kata dan tindakan dari semua unsur/pihak yang terlibat dalam suatu usaha yang berkelanjutan. Dalam hal ini, hasil tidak hanya pada keuntungan, tetapi juga kerugian yang timbul dari usaha itu. Dengan berlandaskan nilai ini, masyarakat Buton dapat mempertahankan tradisi pelayarannya sejak ribuan tahun silam, demikian pula masa depannya. Semoga kebijakan “tol laut” yang dicanangkan oleh pemerintah sekarang semakin menguatkan tradisi pelayaran menjadi tatanan hidup dan menciptakan keteraturan hidup bagi masyarakat Buton sebagai pewaris kebudayaan maritim di Indonesia..***

DAFTAR PUSTAKA

- Abu Hamid, 1994. *Pasompe*, Ujung Pandang, Lepas Universitas Hasanuddin
- Ammarell, Gene, 2008. *Navigasi Bugis*, Makassar, Hasanuddin University Press
- BPS Kabupaten Buton Dalam Angka, 2015
- Chauvel, RH, 1990, *Nationalists, Soldiers and Separatists: The Ambonese Islands from Colonialism to Revolt, 1880-1950*. Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land-en Volkenkunde; 143. Leiden: KITLV Press.
- Fox, J James, 2000. *Maritime Communities in the Timor and Arafuru Region: Some Historical and Anthropological Perspectives*. Canberra, ANU Press
- Hamid, Abd Rahman. 2011. *Orang Buton: Suku bangsa bahari Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Horridge, Adrian. 1986. *Sailing Craft of Indonesia*. Singapore: Oxford University Press.
- La Malihu, 1998. "Buton dan Tradisi Maritim: Kajian Sejarah tentang Pelayaran Tradisional di Buton Timur (1957-1995)". *Tesis Magister* belum diterbitkan. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Lapian, AB. 2009. *Orang Laut – Bajak Laut – Raja Laut: Sejarah kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Poelinggomang, Edward, 2002. *Makassar Abad XIX. Studi Tentang Kebijakan Maritim*. Jakarta, Kepustakaan Indonesia Popular.
- Southon, Michael. 1995. *The Navel of the Perahu: Meaning and Value in the Maritime Trading Economic of A Butonese Village*. Canberra: Australian National University.
- Tahara, Tasrifin, dkk. 2013. *Pengkajian Konstruksi Identitas Suku Bajo Sebagai Penguatan Integrasi Bangsa dan Harmoni Sosial di Negara Kepulauan Indonesia*, Penelitian Hibah Strategi Nasional, Dikti-Kemendikbud

- , 2014. *Melawan Stereotip: Etnografi, Reproduksi Identitas, Dinamika Masyarakat Katobengke Buton yang Terabaikan*. Jakarta, Kepustakaan Populer Gramedia.
- , dkk. 2015. *Sabangka Asarope; Tradisi Pelayaran di Wakatobi*, Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Kemedikbud RI.
- Winn, Phillip, 2008 *Butonese in the Banda Islands: Departure, Mobility, and Identification*, in *Horizon of Home: Nation, Gender, and Migrancy in island Southeast Asia*, Edited by Penelope Graham, Monash Asia Institute, Clayton.
- Zuhdi, Susanto, 1999 *Labu Rope Labu Wana: Sejarah Butun Abad XVII-XVIII*. Disertasi Program Doktor Ilmu Sejarah Pascasarjana FIB Universitas Indonesia, Depok.
- Zuhdi, Susanto. 2002. "Jejak Orang Butun dalam Sejarah Maritim Indonesia". *Makalah Seminar Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim Indonesia*, Kampus UI Depok-Jakarta, 6 Juni 2002.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Budaya Bahari Masyarakat Pantai
Sindangkerta, Pamayangsari dan
Karangtawulan, Kabupaten Tasikmalaya,
Jawa Barat

Ayu Septiani, S.S., M.Hum



Masyarakat Sejarah Indonesia



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

**BUDAYA BAHARI MASYARAKAT PANTAI SINDANGKERTA,
PAMAYANGSARI, DAN KARANGTAWULAN, KABUPATEN TASIKMALAYA,
JAWA BARAT¹**

**Ayu Septiani²
Universitas Padjajaran**

ABSTRAK

Tulisan ini membahas tradisi bahari yang berkembang dan masih dipertahankan oleh masyarakat Pantai Sindangkerta, Pantai Pamayangsari, dan Pantai Karangtawulan, Tasikmalaya, Jawa Barat. Tradisi bahari yang difokuskan adalah upacara adat yang masih dipertahankan hingga kini. Melalui tulisan ini pula dibahas mengenai unsur-unsur kebudayaan yang meliputi sistem pengetahuan, teknologi, dan kepercayaan yang diwariskan oleh nenek moyang.

PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara kepulauan yang dihubungkan oleh lautan. Dikutip dari Lampiran Siaran Pers Badan Pemeriksa Keuangan BPK tahun 2012 tentang Audit IUU Fishing, secara demografis Indonesia adalah Negara Kepulauan yang terdiri dari 17.506 pulau dengan luas total wilayah perairan Indonesia adalah 5.877.879 km². Wilayah perairan Indonesia terdiri dari luas laut teritorial sekitar 285.005 km², luas laut perairan ZEE sejumlah 2.692.762 km², luas perairan pedalaman 2.012.392 km². Sementara itu, luas wilayah daratan sebesar 2.012.402 km². Data tersebut menunjukkan bahwa wilayah perairan Indonesia lebih luas dibandingkan dengan wilayah daratannya. Komposisi wilayah yang demikian berakibat pula pada kehidupan masyarakat Indonesia. Menurut Zuhi (2014: 63), setidaknya ada dua karakter pola negara di Indonesia yaitu negara persawahan dataran rendah yang menurunkan kehidupan agraris dan negara laut-persungai yang menurunkan kehidupan maritim.

Masyarakat yang hidup berdasarkan pola kehidupan maritim biasanya tinggal di wilayah-wilayah pinggir laut yang disebut pantai. Beberapa masyarakat yang mendiami wilayah-wilayah pesisir pantai, di antaranya masyarakat Pantai Barat Sumatera, Pantai Sawarna, Pantai Pangandaran, Pantai Cipatujah, Pantai Ora, Tomini Bay, Pulau Derawan, Pantai Suluban. Selain itu, ada juga masyarakat yang memanfaatkan sungai sebagai tempat tinggal mereka seperti Suku Bajo di Wakatobi.

Di Pulau Jawa, kita mengenal dua wilayah pantai yaitu Pantai Utara Jawa dan Pantai Selatan Jawa. Masyarakat di Pantai Utara Jawa sudah menunjukkan perkembangan yang

¹ Disampaikan pada Konferensi Nasional Sejarah X, 7-10 November 2016 di Jakarta

² Staf Pengajar Program Studi Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Padjadjaran

dapat dilihat dari berbagai aktivitas kehidupannya. Aktivitas tersebut sudah berlangsung sejak zaman dulu karena beberapa pelabuhannya terletak di jalur pelayaran antarpulau dan internasional (Zuhdi, 2014: 104).

Kondisi berbeda dapat ditemui di Pantai Selatan Jawa. Masyarakat Pantai Selatan Jawa lebih tertinggal dibandingkan dengan masyarakat Pantai Utara Jawa. Hal tersebut disebabkan oleh keadaan geografis berupa pegunungan, tebing-tebing curam, dan kecilnya jumlah penduduk yang hidup terisolasi dan terpencar sehingga sulit dijangkau. Pelabuhan yang ada pun relatif kecil dan berjumlah sedikit karena jalur pelayaran yang sepi (Zuhdi, 2014: 104).

Hal tersebut diperkuat dalam laporan perjalanan Van Lawick pada 9 Februari 1809 seperti yang penulis kutip melalui Zuhdi, 2014: 107 yang berisi:

“Daerah selatan Galuh seluruhnya tidak berpenduduk, juga Nusa Kambangan, padahal dahulu mencapai 3000 orang. Serangan bajak laut dalam 12 tahun terakhir, pada tahun 1798, menyebabkan Galuh Selatan tidak berpenduduk. Akan tetapi orang dapat memperkirakan sebanyak 10.000 sampai 15.000 orang, kebanyakan orang dari pedalaman daerah Kerajaan Jawa tetap bermukim di sana dan bertahan, sebagaimana orang-orang yang berasal dari Sukapura bagian Timur.”

Meskipun demikian, masyarakat Pantai Selatan Jawa tetap memiliki karakteristik kemaritiman. Mereka melakukan aktivitas bahari dengan memanfaatkan hasil laut sebagai sumber mata pencaharian, selain itu ada juga yang memanfaatkan pantai sebagai pariwisata. Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak semua masyarakat yang tinggal di pesisir pantai menjadi nelayan sebagai mata pencaharian.

Berkaitan dengan hal tersebut, tulisan ini ingin mengungkapkan budaya bahari yang ada dan masih dipertahankan oleh tiga masyarakat yang kehidupannya sangat dekat dengan wilayah perairan bagian selatan Pulau Jawa khususnya Jawa Barat. Masyarakat tersebut adalah masyarakat yang tinggal di sekitar Pantai Sindangkerta, Pantai Pamayangsari, dan Pantai Karangtawulan. Ketiga kelompok masyarakat itulah yang menjadi fokus pembahasan dalam tulisan ini. Oleh karena itu, penulis mengambil judul *Budaya Bahari Masyarakat Pantai Sindangkerta, Pantai Pamayangsari, dan Pantai Karangtawulan, Tasikmalaya, Jawa Barat*.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian etnografi dengan pendekatan historis. Metode penelitian etnografi digunakan untuk membahas wawasan budaya bahari masyarakat di Pantai Sindangkerta, Pamayangsari, dan Karangtawulan, Tasikmalaya, Jawa Barat. Sedangkan pembahasan mengenai latar belakang kehidupan masyarakat di Pantai Sindangkerta, Pamayangsari, dan Karangtawulan, Tasikmalaya, Jawa Barat dijelaskan melalui pendekatan historis.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian etnografi. Idrus (2009: 59–60) menyatakan bahwa etnografi merupakan satu di antara istilah yang merujuk pada penelitian kualitatif. Etnografi diartikan sebagai usaha mendeskripsikan kebudayaan dan aspek-aspeknya dengan mempertimbangkan latar belakang permasalahan secara menyeluruh. Etnografi sebagai bentuk penelitian memiliki beberapa karakteristik, yaitu sebagai berikut:

- a. selalu menekankan pada penggalian alamiah fenomena sosial yang khusus;
- b. memiliki data yang terstruktur dan rancangan penelitiannya bersifat terbuka;
- c. dalam melakukan penelitian, peneliti bertindak sebagai instrumen yang berupaya menggali data yang dibutuhkan terkait dengan fokus penelitian;
- d. kasus yang diteliti cenderung sedikit atau bahkan hanya satu kasus yang kemudian dikaji secara mendalam;
- e. analisis data tentang makna dan fungsi perilaku manusia ditafsirkan secara eksplisit dalam bentuk deskripsi dan penjelasan verbal;
- f. etnografi tidak menggunakan analisis statistik namun tidak berarti menolak data yang berupa angka-angka.

Dengan menggunakan metode etnografi, diungkapkan fakta kebudayaan masyarakat di Pantai Sindangkerta, Pamayangsari, dan Karangtawulan, Tasikmalaya, Jawa Barat. Kebudayaan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah budaya bahari yang meliputi sistem pengetahuan, teknologi, dan kepercayaan yang dikaji secara mendalam. Metode etnografi yang digunakan dalam penelitian ini merujuk pada metode etnografi yang dikemukakan oleh Spradley (1997) yang disebut analisis maju bertahap. Analisis data dilakukan sejak tahap pengumpulan data dan secara bertahap terus dilakukan hingga akhir penelitian. Akhir penelitian ditentukan sepenuhnya oleh peneliti. Hal ini disebabkan oleh penelitian etnografi dapat mengungkapkan hasil penelitian kebudayaan yang sempurna dan komprehensif.

Selain menjelaskan tentang metode yang digunakan, penulis juga ingin menyampaikan konsep-konsep yang digunakan dalam tulisan ini seperti budaya bahari, masyarakat bahari, masyarakat pesisir/laut, pantai, dan pesisir.

Oleh karena kebudayaan yang dimaksud dalam tulisan ini adalah budaya bahari, maka penulis perlu mengungkapkan konsep budaya bahari. Konsep budaya bahari mendasarkan pijakannya pada konsep budaya yang dikemukakan oleh Koentjaraningrat (Koentjaraningrat, 1980:193). Koentjaraningrat (1980) mendefinisikan budaya sebagai keseluruhan sistem gagasan, tindakan dan hasil karya manusia dalam rangka kehidupan yang dijadikan milik diri manusia dengan belajar. Keseluruhan sistem gagasan, tindakan, dan hasil karya manusia tersebut diwujudkan dalam tiga wujud kebudayaan yaitu sistem gagasan, sistem sosial, dan budaya material. Dengan demikian, berangkat dari definisi kebudayaan dan tiga wujud budaya tersebut, maka budaya bahari dapat didefinisikan sebagai sistem-sistem gagasan/ide, perilaku/tindakan dan sarana/ prasarana fisik yang digunakan oleh masyarakat pendukungnya (masyarakat bahari) dalam rangka pengelolaan pemanfaatan sumberdaya alam dan merekayasa jasa-jasa lingkungan laut bagi kehidupannya (Lampe, 2013)³.

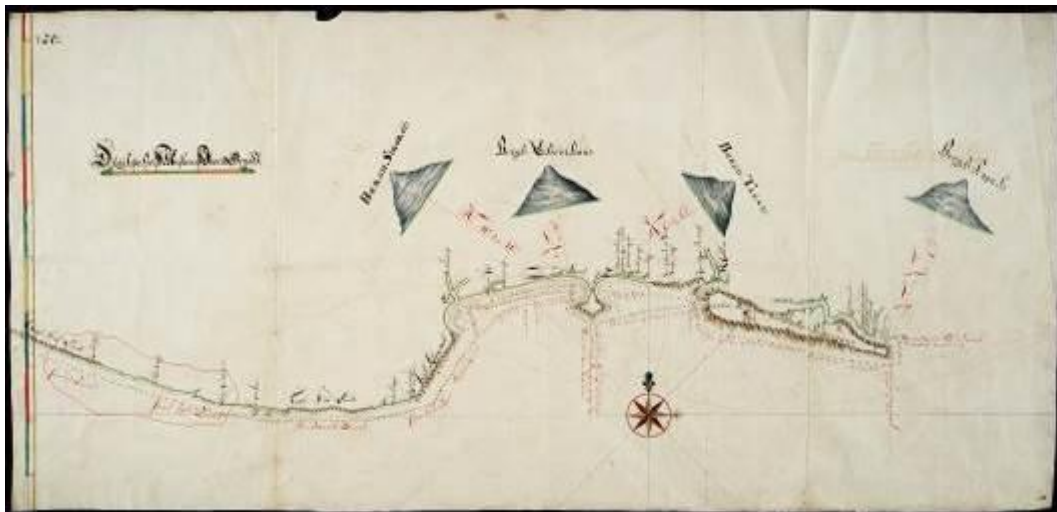
Selanjutnya, budaya bahari berkaitan dengan masyarakat pendukungnya sehingga dinamakan masyarakat bahari. Dengan demikian, masyarakat bahari adalah sekelompok masyarakat yang mencipta dan beraktivitas dalam pengelolaan pemanfaatan sumber daya alam yang berasal dari laut untuk kehidupannya. Selain masyarakat bahari, ada juga yang menyebutnya dengan masyarakat pesisir atau masyarakat laut yang didefinisikan sebagai masyarakat yang hidup di kota-kota atau permukiman pesisir yang memiliki karakteristik secara sosial ekonomis sangat terkait dengan sumber perekonomian dari wilayah laut (Prianto, 2005).

Sementara itu pantai didefinisikan sebagai bagian dari muka bumi dari muka air laut rata-rata terendah sampai muka air laut rata-rata tertinggi (Sandy,1996) dan pesisir didefinisikan sebagai wilayah peralihan antara laut dan daratan, ke arah darat mencakup daerah yang masih terkena pengaruh percikan air laut atau pasang surut, dan ke arah laut meliputi daerah paparan benua (continental shelf) (Dahuri, dkk, 2001).

³ makalah Dr. Munsir Lampe yang disampaikan pada Kongres Kebudayaan V, Bukittinggi, Sumatra Barat Tgl. 20-23 Oktober 2003

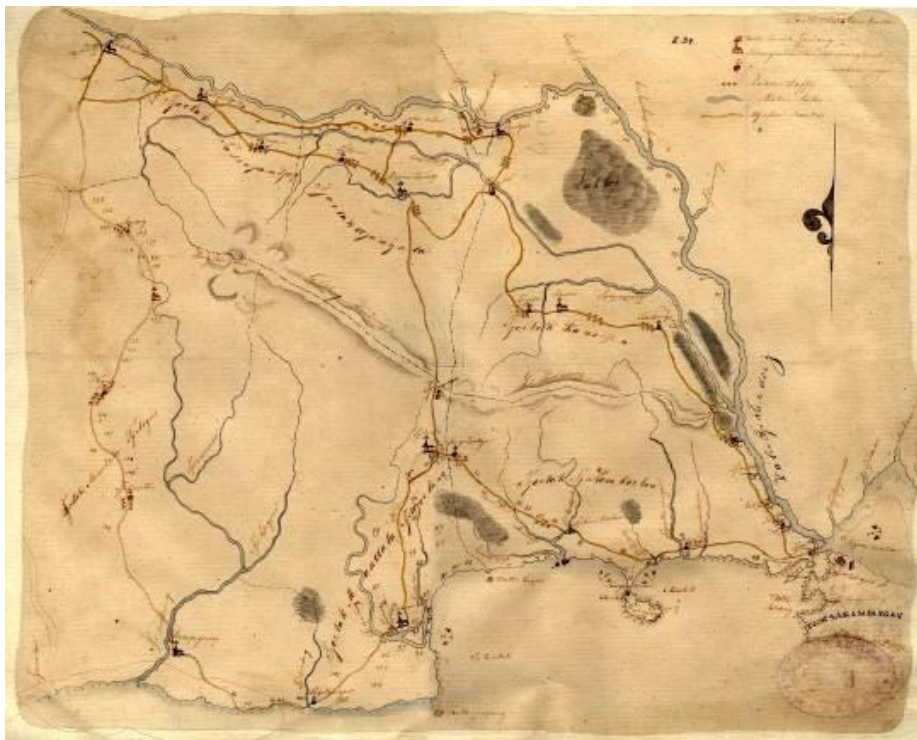
PEMBAHASAN

Tulisan yang membahas secara khusus tentang Pantai Sindangkerta, Pamayangsari, dan Karangtawulan baik dari segi historis maupun segi budaya masih belum banyak ditemukan. Namun demikian, wilayah ketiga pantai tersebut sudah digambarkan dalam peta zaman VOC dan dalam koleksi peta de Haan walaupun tidak dituliskan secara eksplisit.



Peta Pantai Selatan zaman VOC

Kaart als voren, van de Wynkoopsbergen tot den Lagen Hoeck, hiermee wordt bedoeld de titel van VEL0436: Kaart van de zuidkust van Java NL-HaNA_4.VEL_453



Peta Koleksi de Haan (1910)
Zuid Oost Hoek der Preanger

A. Perbedaan Karakteristik Pantai dan Pesisir Utara Jawa Barat dan Pesisir Selatan Jawa Barat

Pembentukan pantai utara Jawa dipengaruhi oleh proses erosi sungai-sungai yang mengalir dan bermuara di Pantai Utara Jawa. Proses erosi sungai-sungai yang mengalir tersebut menyebabkan adanya endapan erosi dan mempengaruhi morfologi dasar laut pantai utara. Hasil endapan erosi tersebut memiliki tekstur yang halus dan mendominasi dasar laut pulau Jawa. Dengan demikian, dasar laut Pulau Jawa cenderung datar dan menyebabkan ombak di Pantai Utara tidak besar. Selain itu, Di pantai utara terdapat banyak gugusan pulau sehingga ombak pecah dan tidak begitu kencang saat sampai di pantai. Sedangkan, gelombang besar di pantai selatan Jawa terjadi karena pantai bagian selatan Jawa berbatasan langsung dengan Samudra Hindia. Selain itu, karena hantaman gelombang mengakibatkan terbentuknya tebing curam di Pantai Selatan Jawa (Sadewo, tanpa tahun)⁴.

Pantai Selatan Jawa juga pernah mengalami pengangkatan sehingga saat pantai naik, ombak akan menerjangnya dan menciptakan morfologi yang curam. Bukti pengangkatan bagian selatan Jawa ini adalah ditemukannya pegunungan gamping yang seharusnya berada di dasar laut. Lempeng Australia menabrak dan menujam Jawa sehingga Pegunungan Gamping di laut dangkal mengalami pengangkatan (Sadewo, tanpa tahun).

Sementara itu, pesisir utara terletak berhadapan dengan perairan dangkal Laut Jawa, dengan kondisi pantai umumnya landai, kemiring antara 0,06% di wilayah Teluk Cirebon hingga 0,4% di kawasan Ujung Karawang. Keadaan gelombang laut menunjukkan pola musiman yang dipengaruhi oleh kecepatan angin, periode angin serta kondisi terbuka dan tertutupnya perairan terhadap angin. Kajian di wilayah Indramayu memperlihatkan gelombang tertinggi bisa mencapai ketinggian > 1,7 meter dan gelombang terendah/teduh pada ketinggian < 0,3 meter (Atlas Wilayah Pesisir Jawa Barat Utara, 2003 dalam <http://www.bplh-djabar.go.id/index.php/layanan/dokumen/kegiatan/slhd/tahun-2008/32-bab-7-pesisir-dan-laut/file>).

Adapun kondisi pesisir selatan Jawa Barat berbatasan dengan perairan dalam Samudra Hindia, memiliki kondisi pantai terletak berhadapan dengan perairan dangkal Laut Jawa, dengan kondisi pantai bervariasi antara berpasir, bertebing atau berterumbu. Kemiringan lereng berkisar antara 10° hingga 40° menempati daerah pesisir pantai sedangkan kemiringan lereng lebih dari 40° menempati daerah perbukitan ke arah utara. Sebagian besar wilayah ini

⁴Paper Djati Wicaksono Sadewo tanpa tahun berjudul *Analisa Morfologi Perbedaan Pantai Utara dan Pantai Selatan Jawa Dengan Menggunakan Sample Pantai Marina dan Pantai Parangtritis*

mempunyai tinggi gelombang besar antara 2-5 meter pada perairan lepas pantainya (Atlas Wilayah Pesisir Jawa Barat Selatan, 2003 dalam <http://www.bplh-djabar.go.id/index.php/layanan/doku-men/kegiatan/slhd/tahun-2008/32-bab-7-pesisir-dan-laut/file>).

Adanya perbedaan karakteristik antara pantai dan pesisir utara Jawa barat dan pantai dan pesisir selatan Jawa Barat menyebabkan perbedaan karakteristik masyarakat yang tinggal di wilayah tersebut.

B. Profil Lingkungan Pantai Sindangkerta

Pantai Sindangkerta terletak di Desa Sindangkerta. Desa Sindangkerta merupakan salah satu desa dari 15 desa yang berada di Kecamatan Cipatujah Kabupaten Tasikmalaya Provinsi Jawa Barat. Desa Sindangkerta juga dilewati oleh jalur Provinsi yang merupakan jalur Pantai Selatan Pangandaran – Cipatujah – Pamungpeuk – Pelabuhan Ratu – Sinjangbarang Cianjur. Desa Sindangkerta memiliki panorama alam yang begitu indah (Wawancara dengan Udong Firman, Kepala Desa Sindangkerta, Kecamatan Cipatujah, Tasikmalaya).

Berdasarkan informasi yang diperoleh oleh penulis, nama Sindangkerta merupakan nama seorang tokoh yaitu Mbah Kerta yang berasal dari Desa Sindang. Pada waktu itu, di Desa Kerta terjadi perseteruan yang menyebabkan Mbah Kerta bersama beberapa anggota masyarakat Desa Kerta keluar dari Desa Kerta dan mencari wilayah baru. Dalam perjalanannya, mereka menemukan beberapa lokasi namun dirasa tidak cocok untuk dijadikan sebuah desa. Mereka kemudian melanjutkan perjalanan ke arah selatan, lalu sampailah di sebuah tempat/hamparan yang menjadi wilayah Desa Sindangkerta sekarang. Nama Sindangkerta kemudian diresmikan menjadi nama wilayah tersebut sepeninggal Mbah Kerta (Wawancara dengan Udong Firman, Kepala Desa Sindangkerta, Kecamatan Cipatujah, Tasikmalaya).



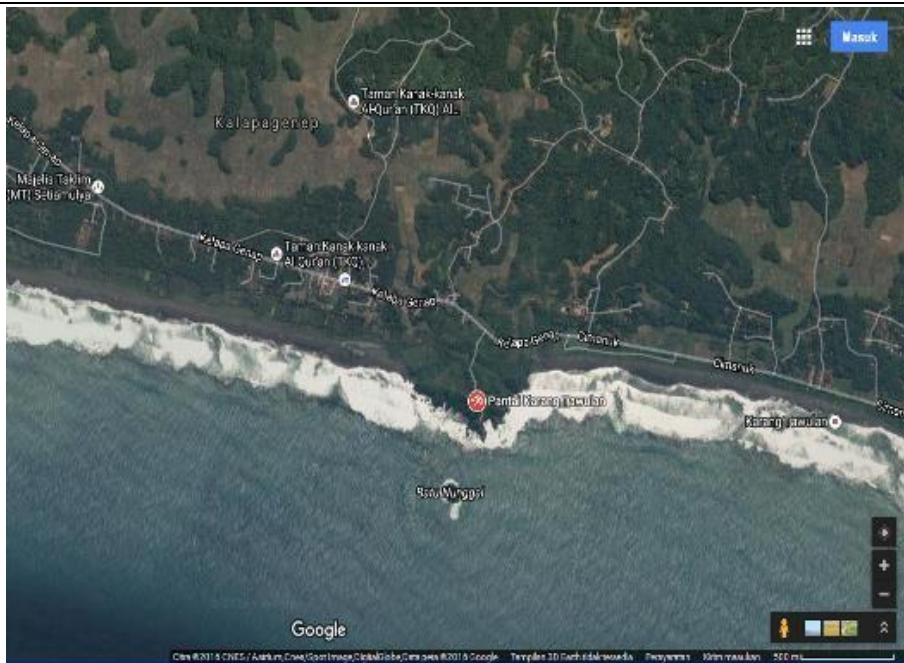
Lokasi Pantai Sindangkerta

(Sumber: <https://www.google.co.id/maps/search/pantai+sindangkerta/@-7.7720943,108.0698354,6307m/data=!3m2!1e3!4b1>)

C. Profil Lingkungan Pantai Pamayangsari

Pantai Pamayangsari merupakan wilayah pantai yang masih terletak di Desa Sindangkerta Kecamatan Cipatuh, Kabupaten Tasikmalaya. Letak Pantai Pamayangsari tidak jauh dari Pantai Sindangkerta atau sekitar 7 Km dari Pantai Cipatuh. Nama Pamayangsari diambil dari kata pamayang yang artinya orang melaut dan sari yang berarti isi. Jadi Pamayangsari berarti orang yang melaut di laut yang berisi. Isi dari laut berupa ikan, kerang, karang, dan biota laut lainnya.

(wawancara dengan Udong Firman, Kepala Desa Sindangkerta dan <http://disparbud.jabarprov.go.id/wisata/dest-det.php?id=20&lang=idwisata>).



Lokasi Pantai Pamayang Sari

(Sumber: <https://www.google.co.id/maps/place/Pantai+Pamayangsari/@-7.7721425,108.0851564,788m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x2e65dfaef6a8443:0xac7e13f635d942f7!8m2!3d-7.7716216!4d108.0873665>)

D. Profil Lingkungan Pantai Karangtawulan

Pantai Karang Tawulan berada di Desa Cimanuk, Kecamatan Cicalong, Kabupaten Tasikmalaya. Lokasi pantai ini memiliki jarak sekitar 90 kilometer dari pusat Kota Tasikmalaya. Berdasarkan sumber lisan yang penulis peroleh, asal mula Karangtawulan adalah Poponcol. Oleh karena nama Poponcol kurang populer maka digantilah nama Poponcol menjadi Karangtawulan. Kata Karang diambil dari banyaknya batu karang dan tawulan diambil dari nama jalan menanjak di pintu masuk lokasi. Jadilah nama Karangtawulan (wawancara dengan Nana Sukmana Wijaya, Ketua Kelompok Penggerak Pariwisata Pantai Karangtawulan).



Pantai Karangtawulan

(Sumber: <https://www.google.co.id/maps/search/pantai+karang+tawulan/@-7.7966159,108.0805415,50456m/data=!3m2!1e3!4b1>)

E. Budaya Bahari Masyarakat Pantai Sindangkerta, Pamayangsari, Dan Karangtawulan

Indentiknya, masyarakat yang hidup dekat wilayah pantai biasanya menggantungkan kehidupannya pada hasil laut. Hasil laut yang berhasil mereka peroleh bisa untuk dikonsumsi sendiri dan ada juga yang dijual. Seperti di Pantai Pamayangsari misalnya, masyarakat sangat menggantungkan hidupnya pada hasil laut. Sehingga, Pantai Pamayangsari menjadi pusat kegiatan aktivitas penangkapan ikan para nelayan di Pantai Selatan Tasikmalaya. Oleh karena Pantai Pamayangsari menjadi sumber penghidupan masyarakatnya, maka di perkampungan nelayan ini biasa diadakan kegiatan acara Pesta Nelayan yang dilaksanakan setiap tahun sebagai ungkapan rasa syukur atas kemudahan serta keberhasilan dalam penangkapan ikan para nelayan kepada Tuhan YME (<http://disparbud.jabarprov.go.id/wisata/dest-det.php?id=20&lang=idwisata>).

Acara Pesta Nelayan tersebut dirangkaikan dengan atraksi-atraksi lain seperti lomba keterampilan nelayan (merajut jaring, membuat tali pemberat, tarik tambang perahu dll), dialog antar para nelayan dan Pemda, bazar yang menyediakan produk masyarakat setempat dan penampilan kesenian rakyat. Kegiatan Pesta Nelayan ini biasa berlangsung pada bulan Desember atau pertengahan tahun (<http://disparbud.jabarprov.go.id/wisata/dest-det.php?id=20&lang=idwisata>).

Oleh karena aktivitas masyarakat Pamayangsari adalah menangkap ikan, maka mereka memiliki sistem teknologi pembuatan perahu. Perahu yang digunakan untuk mendukung aktivitas mereka adalah perahu jenis Jukung Kayu. Perahu jenis Jukung Kayu ini

menggunakan mesin perahu sebagai penggeraknya dan menggunakan cadik pada kedua sisi perahu (Adriati,2004:80-81).



Perahu Jukung Kayu
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)

Selain itu, masyarakat Pamayangsari juga memiliki sistem pengetahuan tentang tanda-tanda kapan waktunya melaut dan kapan waktunya tidak boleh melaut. Mereka biasanya pergi melaut setelah waktu subuh, sebelum matahari terbit. Hal tersebut dimaksudkan, agar mereka dapat menghasilkan tangkapan yang banyak karena pada waktu tersebut ikan-ikan muncul ke permukaan air untuk mencari makan. Selain itu, mereka juga sangat mengetahui perkiraan cuaca. Sebagai contoh, ketika penulis berkunjung ke Pantai Pamayangsari pada pertengahan bulan September 2016, para nelayan Pantai Pamayangsari sedang menghentikan aktivitas berlayarnya karena cuaca yang tidak kondusif, seperti angin kencang, curah hujan tinggi, dan gelombang ombak yang besar. Dengan kondisi cuaca yang demikian, maka para nelayan tidak berlayar mencari ikan karena dianggap dapat membahayakan diri sendiri.

Kondisi yang berbeda terjadi pada masyarakat Sindangkerta dan Karangtawulan. Meskipun masyarakat Sindangkerta tinggal dekat wilayah pantai, namun ternyata masyarakat tidak menggantungkan hidupnya pada hasil laut.

Berdasarkan data yang diperoleh penulis, sebesar 70% masyarakatnya masih memanfaatkan lahan pertanian, kolam darat, dan perkebunan. Sementara itu, masyarakat yang bermatapencaharian sebagai nelayan hanya sebesar 20%, dan 10% bergerak di bidang pariwisata. Sementara itu, masyarakat yang bermata-pencaharian sebagai nelayan di Pantai Karangtawulan hanya sebesar 30%., 60% di antaranya bekerja sebagai petani, PNS, dan 10%

yang memanfaatkan potensi wisata Pantai Karangtawulan (wawancara dengan Udong Firman, Kepala Desa Sindangkerta, Kecamatan Cipatujah, Tasikmalaya dan wawancara dengan Nana Sukmana Wijaya, Ketua Kelompok Penggerak Pariwisata Pantai Karangtawulan). Hal tersebut disebabkan karena karakter pantai bagian selatan Jawa ini berbeda dengan pantai utara Jawa.

Jika para nelayan di pantai utara Jawa dapat berlayar dengan menggunakan perahu sederhana seperti sampan, maka hal itu tidak berlaku bagi masyarakat di pantai selatan Jawa khususnya di Pantai Sindangkerta dan Karangtawulan. Oleh karena karakter pantai Selatan berbatasan langsung dengan Samudra Hindia sehingga membawa gelombang ombak besar ke pantai. Hal tersebut membutuhkan peralatan berlayar yang lengkap. Masyarakatnya tidak memiliki pengetahuan yang cukup berkaitan dengan teknologi berlayar.

Namun demikian, masyarakat Sindangkerta dan Karangtawulan masih memiliki tradisi budaya yang secara rutin dilaksanakan setiap tahun. Tradisi budaya yang sampai saat ini masih langgeng dan lestari berupa gelaran budaya dan seni, upacara adat hajat laut, hajat lembur pada Muharam (1 Suro), dan mapag tahun (akhir bulan Desember menjelang tahun baru masehi). Prosesi upacara adat hajat laut yang menjadi ciri khas adalah prosesi menghanyutkan jampana yang berisi kepala hewan ternak ke laut sebagai sesaji kepada penguasa laut. Namun, seiring dengan masuknya ajaran Islam yang semakin intensif, perlahan-lahan prosesi hajat laut bergeser maknanya. Jampana tidak lagi diisi dengan kepala hewan ternak, melainkan dibiarkan kosong⁵. Kemudian, prosesi menghanyutkan jampana ke laut yang awalnya sebagai sesaji, sekarang hanya berupa upacara simbolis yang bertujuan untuk menarik minat wisatawan agar datang berkunjung. Prosesi upacara adat hajat laut dirangkaikan dengan gelaran budaya dan seni yang ditampilkan oleh masyarakat baik anak-anak maupun orang dewasa. Selain itu, diadakan pula tabligh akbar dan doa bersama sebagai ungkapan rasa syukur kepada Allah swt (wawancara dengan Nana Sukmana Wijaya, Ketua Kelompok Penggerak Pariwisata Pantai Karangtawulan dan wawancara dengan Udong Firman, Kepala Desa Sindangkerta, Kecamatan Cipatujah, Tasikmalaya).

Berdasarkan fakta yang dijelaskan di atas bahwa masyarakat Pantai Sindangkerta dan Karangtawulan merasa enggan untuk memanfaatkan hasil laut bisa jadi disebabkan oleh mitos tentang penguasa Laut Selatan, Nyai Roro Kidul. Adanya kepercayaan terhadap Nyai

⁵ Dalam ajaran Islam, sesaji dianggap sebagai sesuatu yang mengada-ada (bid'ah) yang tidak pernah dicontohkan oleh Nabi Muhammad saw. Padahal sebetulnya, menurut Undang Ahmad Darsa, Filolog dari Universitas Padjadjaran (wawancara pada 21 November 2016), prosesi menghanyutkan kepala kerbau melalui sarana Jampana dilakukan sebagai umpan ikan-ikan di laut agar menghampiri kepala kerbau tersebut sehingga mudah ditangkap.

Roro Kidul sebagai penguasa Laut Selatan selain diharapkan kebaikannya pada satu sisi, sosok Nyai Roro Kidul pun dinilai dari keburukannya pada sisi lain. Dalam *Babad Tanah Jawi* (Zuhdi, 2014: 106) dikatakan bahwa Nyai Roro Kidul memiliki hubungan intim secara mistis dengan Raja Mataram. Mitos yang berkembang di masyarakat adalah Raja Mataram diminta oleh penguasa Laut Selatan untuk memerintahkan rakyatnya agar tidak mengeksploitasi laut selatan (Zuhdi, 2014: 105). Rupa-rupanya, mitos inilah yang menyebabkan masyarakat Pantai Sindangkerta dan Karangtawulan merasa takut akan kemarahan penguasa Laut Selatan jika mereka mengambil hasil laut sehingga mereka lebih memilih untuk tetap memanfaatkan wilayah darat.

F. Potensi Pariwisata

Seperti yang sudah dijelaskan dalam pendahuluan, bahwa masyarakat yang tinggal di pesisir pantai tidak melulu bermatapencaharian sebagai nelayan. Hal tersebut dapat dilihat dari data yang telah penulis sebutkan di atas bahwa mayoritas masyarakat pantai Sindangkerta dan Karangtawulan justru masih bergantung pada potensi agraris dan ada juga yang menjadikan wilayah pantai untuk pariwisata.

Selain menawarkan gelaran seni dan budaya sebagai atraksi wisata⁶ budaya melalui upacara pesta laut atau hajat laut, masyarakat Sindangkerta dan Karangtawulan juga menawarkan atraksi wisata alam. Di Pantai Sindangkerta terdapat batu karang yang dinamakan Karang Nyuncung. Batu karang tersebut konon katanya muncul ketika ada saudagar kaya dari Cirebon yang berkunjung ke wilayah Sindangkerta untuk mengadakan silaturahmi dengan Mbah Kerta. Batu Karang Nyuncung kemudian dipercaya oleh masyarakat sebagai alat mengukur ketinggian air laut. Menurut kepercayaan mereka, jika Karang Nyuncung sudah tidak terlihat karena tertutup air laut, maka pertanda bahwa laut sedang pasang dan masyarakat harus bersiap-siap untuk mengungsi (Wawancara dengan Udong Firman, Kepala Desa Sindangkerta, Kecamatan Cipatujah, Tasikmalaya).

⁶ J.P. Chaplin (2008) mendefinisikan atraksi adalah sesuatu yang mempunyai beberapa kualitas yang mampu mendatangkan tingkah laku yang menyebabkan *adient behavior* yaitu kecenderungan untuk mendekati sumber. Sementara itu, atraksi wisata adalah daya tarik suatu objek pariwisata ataupun hasil kesenian suatu daerah tertentu yang dapat menarik wisatawan/turis asing untuk datang berkunjung (Spillane, 1987)



Batu Karang Nyungcung Pantai Sindangkerta
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)

Selain itu, terdapat juga Taman Lingsar yang merupakan taman alami terbentuk dari hamparan karang atau terumbu karang laut yang memberikan pesona keindahan biota laut seperti rumput, lumut, batu karang yang terpecah-pecah membentuk palawa atau lorong-lorong air.



Taman Lingsar
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)

Tidak hanya Pantai Sindangkerta saja yang memiliki ciri khas, Pantai Karangtawulan pun demikian. Di Pantai Karangtawulan terdapat satu makom (petilasan) dan 1 makam, yaitu makam Syekh Sahid Abdurrohman dan Eyang Garuda Ngupuk. Menurut kepercayaan mereka, Syekh Sahid Abdurrohman adalah penyebar agama Islam dari Cirebon. Syekh Sahid

Abdurrohman berlayar dari Cirebon ke arah Pantai Selatan Jawa sambil memegang kendi. Jika kendi tersebut menghilang, maka di situlah dia harus mendarat. Kendi tersebut menghilang di aliran Pantai Karangtawulan, maka Syekh Sahid Abdurrohman mendarat di Pantai Karangtawulan kemudian menyebarkan agama Islam. Sementara itu, Eyang Garuda Ngupuk adalah tokoh masyarakat yang disegani oleh masyarakat. Dia dipercaya adalah orang yang sakti. Kesaktiannya berupa kemampuan berjalan di atas air. Kedua makam ini sering dikunjungi oleh masyarakat untuk berziarah terutama menjelang bulan Ramadhan dan pada saat Hari Raya Idul Fitri (wawancara dengan Nana Sukmana Wijaya, Ketua Kelompok Penggerak Pariwisata Pantai Karangtawulan).



Makom/Petilasan Syekh Sahid Abdurrohman
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)



Makam Eyang Garuda Ngupuk
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)

Selain itu, di Pantai Karangtawulan, juga terdapat batu karang dengan beragam bentuk, seperti Batu Karang Lebeng Kuriling, Batu Gedongan, dan Batu Bangkong.



Batu Karang Lebeng Kuriling
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)



Batu Gedongan
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)



Batu Bangkong
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2016)

SIMPULAN

Berdasarkan pembahasan yang telah dijelaskan di atas, dapat diambil simpulan bahwa ada perbedaan pemanfaatan laut antara masyarakat Pantai Pamayangsari dengan masyarakat Pantai Sindangkerta dan Karangtawulan. Masyarakat Pamayangsari merupakan masyarakat bahari yang memanfaatkan hasil laut seutuhnya untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka. Sementara itu, masyarakat di Pantai Sindangkerta dan Pantai Karangtawulan memanfaatkan potensi keindahan alam pantai untuk destinasi wisata. Meskipun demikian, baik masyarakat Pantai Sindangkerta, maupun masyarakat Pantai Karangtawulan, tidak meninggalkan budaya

mereka dengan menghormati laut melalui upacara adat hajat laut yang sudah dipengaruhi oleh agama Islam.

DAFTAR SUMBER

Buku dan Laporan Ilmiah

- Adriati, Ira. 2004. *Perahu Sunda: Kajian Hiasan pada Perahu Nelayan di Pantai Utara dan Pantai Selatan Selatan Jawa Barat*. Bandung: Kiblat.
- Dahuri, R.J, Rais. dan S.P.Ginting, M.J. Sitepu. 1996. *Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Idrus, Muhammad. 2009. *Metode Penelitian Ilmu Sosial*. Yogyakarta: Erlangga.
- Koentjaraningrat. 1980. *Beberapa Pokok Antropologi Sosial*. Jakarta: Dian Rakyat.
- Lampe, Mungsi. 2003. *Budaya Bahari dalam Konteks Global dan Modern: Kasus komunitas-komunitas Nelayan di Indonesia* (Makalah yang disampaikan pada Kongres Kebudayaan V, Bukittinggi, Sumatra Barat Tgl. 20-23 Oktober 2003).
- Lampiran Siaran Pers Badan Pemeriksa Keuangan BPK tahun 2012 tentang Audit IUU Fishing.
- Prianto, E. 2005. *Prosiding "Fenomena Aktual Tema Doktoral Arsitektur dan Perkotaan"*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Sadewo, Djati Wicaksono. tanpa tahun. *Analisa Morfologi Perbedaan Pantai Utara dan Pantai Selatan Jawa Dengan Menggunakan Sample Pantai Marina dan Pantai Parangtritis*. Paper belum dipublikasi.
- Sandy, I. M. 1996. "*Pantai dan Wilayah Pesisir. Dalam seminar sehari penerapan teknologi Penginderaan Jauh dan Sistem Informasi Geografis dalam perencanaan dan pengelolaan sumber daya kelautan dan pesisir*". Jurusan Geografi FMIPA Universitas Indonesia, Jakarta.
- Spillane, James J. 1987. *Ekonomi Pariwisata Sejarah dan Prospeknya*. Yogyakarta: Kanisius.
- Spradley, James P. 1997. *Metode Etnografi*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Zuhdi, Susanto. 2014. *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*. Depok: Komunitas Bambu.

Internet

- "Layanan Dokumen Kegiatan Status Lingkungan Hidup tahun 2008", melalui <<http://www.bplh-djabar.go.id/index.php/layanan/dokumen/kegiatan/slhd/tahun-2008/32-bab-7-pesisir-dan-laut/file>>, diakses pada 15 September 2016.

“Pantai Karangtawulan”, melalui <https://www.google.co.id/maps/search/pantai+karang+tawulan/@-7.7966159,108.0805415,50456m/data=!3m2!1e3!4b1> >, diakses pada 15 September 2016.

“Pantai Pamayangsari”, melalui <https://www.google.co.id/maps/place/Pantai+Pamayangsari/@-7.7721425,108.0851564,788m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x2e65dfaeef6a8443:0xac7e13f635d942f7!8m2!3d-7.7716216!4d108.0873665> >, diakses pada 15 September 2016.

“Pantai Sindangkerta”, melalui <https://www.google.co.id/maps/search/pantai+sindangkerta/@-7.7720943,108.0698354,6307m/data=!3m2!1e3!4b1> >, diakses pada 15 September 2016.

“Terbaru: Panjang Garis Pantai Indonesia Capai 99.000 Km, melalui <http://national-geographic.co.id/berita/2013/10/terbaru-panjang-garis-pantai-indonesia-capai-99000-kilometer> >, diakses pada 15 September 2016.

“Wisata Destinasi”, melalui <http://disparbud.jabarprov.go.id/wisata/dest-det.php?id=20&lang=idwisata> >, diakses pada 15 September 2016.

Sumber Lisan

Nana Sukmana Wijaya, 50 tahun, Ketua Kelompok Penggerak Pariwisata Pantai Karangtawulan, Kecamatan Cimanuk, Kabupaten Tasikmalaya, Jawa Barat.

Udong Firman, 42 tahun, Kepala Desa Sindangkerta, Kecamatan Cipatujah, Kabupaten Tasikmalaya, Jawa Barat.

Undang Ahmad Darsa, 54 tahun, Filolog dari Program Studi Sastra Sunda Fakultas Ilmu Budaya Universitas Padjadjaran.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Kapal Jung: Jejak Kejayaan Maritim Jawa
Masa Silam

Arifin Suryo Nugroho, S.Pd., M.Pd



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

**JUNG JAWA:
JEJAK KEJAYAAN MARITIM JAWA MASA SILAM**

Oleh:

Arifin Suryo Nugroho

Pendidikan Sejarah Universitas Muhammadiyah Purwokerto

PENDAHULUAN

Jung Jawa adalah sebutan untuk kapal perang dan niaga yang pernah ada di Nusantara sekitar abad ke-8 hingga abad ke-17. Pada zamannya, kapal kayu ini cukup terkenal di kalangan para pelaut dunia sebagai kapal besar yang menguasai jalur perdagangan Asia, khususnya di Selat Malaka. Dari segi teknologi kapal, Jung Jawa mempunyai kemiripan dengan kapal Borobudur digdaya di laut Nusantara hingga abad ke-13. Mulai abad ke-8 awal, kapal Borobudur digeser oleh Jung Jawa, kapal besar dengan tiga atau empat layar. Para pejalan seperti Jonhan de Marignolli dan Ibn Battuta yang berlayar ke Nusantara memuji kehebatan kapal Jawa raksasa sebagai penguasa laut Asia Tenggara. Tatkala pelaut Portugis mencapai perairan Asia Tenggara pada awal tahun 1500-an mereka menemukan kawasan ini didominasi kapal-kapal Jung yang dibangun tanpa paku besi itu.

Gambaran tentang perahu Jung secara spesifik dilaporkan Alfonso de Albuquerque, komandan armada Portugis yang menduduki Malaka pada 1511. Orang Portugis mengenali Nusantara sebagai asal usul Jung-Jung terbesar. Kapal jenis ini digunakan angkatan laut kerajaan Jawa (Demak) untuk menyerang armada Portugis. Pelaut Portugis Tom Pires dalam *Summa Oriental* yang dipublikasikan pada tahun 1515 menuliskan bahwa, “Anunciada—kapal Portugis yang terbesar yang berada di Malaka pada tahun 1511—sama sekali tidak menyerupai sebuah kapal bila disandingkan dengan Jung Nusantara.” Disebutkan, kapal Jung memiliki empat tiang layar, terbuat dari papan berlapis empat serta mampu menahan tembakan meriam kapal-kapal Portugis. Bobot Jung rata-rata sekitar 600 ton, melebihi kapal perang Portugis. Jung terbesar dari Kerajaan Demak bobotnya mencapai 1.000 ton yang digunakan sebagai pengangkut pasukan Nusantara untuk menyerang armada Portugis di Malaka pada 1513. Kapal dagang milik orang Nusantara ini menguasai jalur rempah-rempah yang sangat vital, antara Maluku, Jawa, dan

Malaka. Jung memegang peranan penting dalam perdagangan Asia Tenggara masa lampau. Ia menyatukan jalur perdagangan Asia Tenggara yang meliputi Campa (ujung selatan Vietnam), Ayutthaya (Thailand), Aceh, Malaka dan Makassar. Makalah singkat ini akan membahas eksistensi perahu Jung Jawa dalam kemaritiman dan perniagaan bangsa Jawa di masanya hingga tradisi Kapal Jung berangsur musnah ditandai dengan politik isolasi Mataram yang berakibat hilangnya galangan-galangan kapal besar itu di pantai utara Jawa menjelang akhir abad ke-17.

PERAHU DALAM TRADISI MARITIM NUSANTARA

Pelaut-pelaut nusantara telah menguasai laut dan tampil sebagai penjelajah samudra. Kronik Cina serta risalah-risalah musafir Arab dan Persia menorehkan catatan agung tentang tradisi besar kelautan nenek moyang bangsa Indonesia. Serangkaian penelitian mutakhir yang dilakukan Robert Dick-Read (2008) bahkan memperlihatkan fenomena mengagumkan. Sejarawan Afrika dari London University ini, antara lain, menyoroti bagaimana peran pelaut-pelaut nomaden dari wilayah berbahasa Austronesia, yang kini bernama Indonesia, meninggalkan jejak peradaban yang cukup signifikan di sejumlah tempat di Afrika. Ia bercerita tentang pelaut-pelaut Nusantara yang berlayar sampai ke Afrika pada masa lampau, jauh sebelum bangsa Eropa mengenal Afrika, dan jauh sebelum bangsa Arab menemukan kota-kota eksotis di pantai timur Afrika seperti Kilwa, Lamu dan Zanzibar. Ia mengungkap bukti-bukti mutakhir bahwa para pelaut Nusantara telah menaklukkan samudra jauh sebelum bangsa Eropa, Arab dan Cina memulai zaman penjelajahan bahari mereka. Sejak abad ke-5 M, para pelaut Nusantara telah mampu menyeberangi Samudera Hindia hingga mencapai Afrika.

Para petualang Nusantara ini bukan hanya singgah di Afrika. Mereka juga meninggalkan banyak jejak di kebudayaan Afrika. Mereka memperkenalkan jenis-jenis tanaman baru, teknologi, musik, dan seni yang pengaruhnya masih bisa ditemukan dalam kebudayaan Afrika sekarang. Ada beberapa hipotesis yang cukup mengejutkan; (1) antara abad ke-5 dan ke-7, kapal-kapal Nusantara mendominasi pelayaran dagang di Asia, (2) pada abad-abad itu, perdagangan bangsa Cina banyak bergantung pada jasa para pelaut Nusantara, (3) sebagian teknologi kapal jung dipelajari bangsa Cina dari pelaut-pelaut Nusantara, bukan sebaliknya.

Bukti kejayaan maritim nusantara di masa lalu dapat dilihat juga dalam karya sastra klasik Nusantara. Adanya cerita tokoh sastra Melayu dan Jawa klasik menggunakan kapal dan

perahu sebagai alat untuk berlayar dari pulau ke pulau dan negeri ke negeri menunjukkan bahwa kerajaan atau kesultanan asal sastra Melayu tersebut adalah kerajaan atau kesultanan maritim. Dapat pula dikatakan negerinya sebagai negeri maritim. Kenyataan bahwa kepulauan nusantara adalah negeri maritim tergambar pada jalur pelayaran yang diceritakan dalam sastra Melayu dan Jawa klasik. Hal tersebut diperkuat dengan temuan Dick-Read (2008: 65-66) yang menyatakan bahwa di Sumatera Selatan, dekat Palembang telah ditemukan puing-puing yang sangat jelas berasal dari badan kapal yang besar dan kukuh dari abad ke-5-7 M. Temuan Dick-Read tersebut diperkuat oleh sumber-sumber Cina yang menyebutkan bahwa pada periode yang sama kapal-kapal yang dibuat dari papan bersilangan dari wilayah kepulauan (Indonesia) panjangnya setara dengan 162 kaki. Robert Dick-Read menyatakan bahwa sisa-sisa peninggalan kapal yang lebih besar, seperti yang ditemukan di dekat Palembang, tampak berasal dari satu badan perahu tanpa cadik. Robert Dick-Read bahkan menduga bahwa sisa-sisa peninggalan kapal besar tersebut merupakan cikal bakal perahu Jung. Perahu Jung sendiri adalah kapal barang yang masih ada dalam jumlah banyak hingga awal abad ke-16 (Dick-Read, 2008: 67).

Hasan Djafar (2009) yang meneliti *Kapal dalam Naskah dan Prasasti Abad XII-XIV* menggunakan dan meneliti empat buah naskah Jawa Kuno dari masa Kediri, tujuh buah naskah dari masa Majapahit yang berbahasa Jawa Kuno dan Jawa Tengahan, dan sebuah naskah berbahasa Sunda kuno. Empat buah naskah Jawa kuno dari masa Kediri (Abad XIII) itu, yaitu *Adiparwa*, *Hariwangsa* gubahan Mpu Panuluh, *Wirataparwa*, dan *Bhomakawya*. Tujuh buah naskah dari masa Majapahit, yaitu kakawin *Nagarakrtagama* gubahan Mpu Prapanca, kakawin *Arjunawijaya* gubahan Mpu Tantular, kakawin *Sutasoma* gubahan Mpu Tantular, kidung *Harsa-Wijaya*, kidung *Rangga Lawe*, kidung *Sunda*, dan kidung *Pararaton*. Sebuah naskah Sunda, yaitu Bujangga Manik.

Dalam *Adiparwa*, *Hariwangsa*, dan *Wirataparwa* ditemukan kata *parahu*. Dalam *Bhomakawya* ditemukan kata *jukung* dan *jong* (jung). Dalam kakawin *Nagarakrtagama* dan kitab *Pararaton* ditemukan kata *perahu*. Dalam kakawin *Arjunawijaya*, *Sutasoma*, kidung *Rangga Lawe* ditemukan kata *jong*. Dalam kidung *Harsa-Wijaya* ditemukan kata *jong* dan *parahu*. Dalam kidung Sunda ditemukan kata *jukung*. Dalam Bujangga Manik ditemukan kata *parahu*. Temuan kata-kata seperti *parahu*, *jukung* dan *jong* dalam naskah klasik tersebut semakin memperkuat bukti bahwa dalam naskah sastra klasik lainnya juga ada penyebutan atau penggunaan kata kapal dan perahu. Ia juga menggunakan prasasti Kambangputih, Jaring, Jeru-

Jeru, Sangguran (Minto), dan Kamalagyan. Kelima prasasti itu adalah prasasti zaman kerajaan Mataram-Kadiri. Dalam kelima prasasti ditemukan adanya kata *parahu*. Hal ini menguatkan sejarah nusantara yang sangat kental dengan kebudayaan maritim.

JUNG JAWA DALAM SEJARAH PERNIAGAAN JAWA

Diego de Couto (dalam Anthony Reid, 1999: 48) menulis dalam *Da Asia* yang terbit 1645 bahwa orang Jawa adalah orang-orang yang sangat berpengalaman dalam seni navigasi, sampai mereka dianggap sebagai perintis seni paling kuno ini, walaupun banyak yang menunjukkan bahwa orang Cina lebih berhak atas penghargaan ini, dan menegaskan bahwa seni ini diteruskan dari mereka kepada orang Jawa. Tetapi yang pasti adalah orang Jawa yang dahulu berlayar ke Tanjung Harapan dan mengadakan hubungan dengan Madagaskar, dimana sekarang banyak dijumpai penduduk asli Madagaskar yang mengatakan bahwa mereka adalah keturunan orang Jawa. Bahkan, pelaut Portugis yang menjelajahi samudera pada pertengahan abad ke-16 itu menyebutkan, orang Jawa lebih dulu berlayar sampai ke Tanjung Harapan, Afrika, dan Madagaskar. Ia mendapati penduduk Tanjung Harapan awal abad ke-16 berkulit cokelat seperti orang Jawa. Mereka mengaku keturunan Jawa.

Tatkala pelaut Portugis mencapai perairan Asia Tenggara pada awal tahun 1500-an mereka menemukan kawasan ini didominasi kapal-kapal Jung Jawa. Kapal dagang milik orang Jawa ini menguasai jalur rempah rempah yang sangat vital, antara Maluku, Jawa, dan Malaka. Kota pelabuhan Malaka pada waktu itu praktis menjadi kota orang Jawa. Jong adalah sebuah kata Jawa Kuno yang berarti sebangsa perahu (P.J. Zoetmulder, 1995: 427). Dalam khazanah Melayu, kata Jong disebut juga dengan istilah Jung, kapal yang hanya dimiliki oleh Jawa. Keterangan ini sangat berbeda dengan keterangan sejarawan Eropa umumnya. Mereka menyebut kapal-kapal Cina juga dengan istilah jung (lihat Meilink-Roeloffs, 2016).

Jung Jawa yang pertama kali digambarkan oleh Portugis adalah sebuah kapal yang mereka tawan pada tahun 1511. Orang-orang Portugis mengenali Jawa sebagai asal jung-jung raksasa tersebut. “Dari kerajaan Jawa datang kapal-kapal Junco raksasa ke kota Malaka. Bentuknya amat berbeda dibandingkan dengan kapal-kapal kita, terbuat dari kayu yang sangat tebal, sehingga apabila kayu ini menua maka papan-papan baru dapat dilapiskan kembali di atasnya” (Anthony Reid, 1999: 57). Menurut catatan para penulis Portugis, Jong disebut dengan *Junco*. Sedangkan para penulis Italia menyebut dengan istilah *Zonchi*. Secara umum, kapal Jung

merupakan sebuah kapal yang memiliki 4 tiang. Kapal Jung memiliki bentuk yang sangat berbeda dengan jenis-jenis kapal Portugis umumnya. Dinding Jung terbuat dari 4 lapis papan tebal (Paul Michel Munoz, 2009: 396-397). Kapal Jung juga memiliki dua dayung kemudi besar di kedua buritan kapal. Kedua dayung kemudi itu hanya bisa dihancurkan dengan meriam. Dinding Jung mampu menahan tembakan meriam kapal-kapal Portugis yang mengepungnya dalam jarak yang sangat dekat (Robert Dick-Reid, 2008:69).



Gambar 1.

Perahu layar di pantai utara Jawa pada awal abad ke-16. Perahu ini dapat berlayar cepat dan memuat banyak barang. A adalah perahu Majung, B perahu Kitir, dan C adalah perahu Jung (Sumber: Rouffaer, JP dalam Meilink-Roeloffs, 2016: 248)

Ukuran Jung menurut catatan Tome Pires dan Gaspar Correia sangat besar. Menurut Tome Pires, kapal Jung tidak dapat merapat ke dermaga karena besarnya. Perlu ada kapal kecil yang diperlukan untuk memuat atau membongkar muatannya. Menurut Gaspar Correia, Jung memiliki ukuran melebihi kapal *Flor de La Mar*, kapal Portugis yang tertinggi dan terbesar tahun 1511-1512. Menurut Gaspar Correia pula, bagian belakang kapal *Flor de La Mar* yang sangat tinggi, tidak dapat mencapai jembatan kapal yang berada di bawah geladak kapal Jung. Saat menyerang Malaka, Portugis dicatat menggunakan 40 buah kapal menurut Hikayat Hang Tuah, atau 43 buah kapal menurut Sejarah Melayu. Setiap kapal mampu mengangkut 500 pasukan dan

50 buah meriam. Dengan demikian saat menyerang Malaka Portugis mengerahkan pasukan sebanyak 20.000-21.500 pasukan. Kapal *Flor de La Mar* dicatat memiliki ukuran di atas kapal-kapal itu. Kapal Jung memiliki ukuran panjang, lebar dan tinggi 4-5 kali kapal *Flor de la Mar*. Dengan kata lain panjang Jung Jawa adalah 313,2 m – 391,5 m. Hal ini karena kapal *Flor de La Mar* diperkirakan memiliki panjang 78,30 m dan kapal-kapal yang menyerang Malaka menurut Hikayat Hang Tuah dan Sejarah Melayu memiliki ukuran panjang 69 meter (Irawan Djoko Nugroho, 2011: 304-307). Teknologi kapal Jung hingga kini menjadi misteri. Seperti misalnya teknik sambung seperti apa yang digunakan sehingga kapal Jung tahan akan tembakan meriam. Selain itu, bahan apa yang digunakan untuk merapatkan kayu sehingga kapal Jung aman dari merembesnya air.

Dilihat dari fungsinya, Jung Jawa adalah kapal dagang dan dapat digunakan sebagai kapal angkut militer. Kapal ini merupakan kapal utama pengangkut perdagangan hingga abad ke-16. Menurut catatan Duarte Barosa, Jung Jawa ini membawa barang perdagangan seluruh Asia Tenggara dan Asia Timur untuk diperdagangkan hingga ke Asia Barat (Arab). Dari Arab, barang dagangan tersebut disebarkan ke Eropa (Paul Michel Munoz, 2009: 396-397). Rute perdagangan ke Asia Barat yang dilalui Jung Jawa menurut Duarte Barosa adalah Tenasserim, Pegu, Bengal, Palicat, Coromandel, Malabar, Cambay, dan Aden (Paul Michel Munoz, 2009: 396-397). Barang dagangan yang dibawa Jung Jawa menurut Duarte Barosa pula, di antaranya adalah beras, daging sapi, kambing, babi, dan menjangan yang dikeringkan dan diasinkan, ayam, bawang putih, dan bawang merah, senjata seperti tombak, belati, dan pedang-pedang yang dibuat dari campuran logam dan terbuat dari baja yang sangat bagus, pewarna kuning atau cazumba (kasumba), emas, lada, sutra, kemenyan, kamper serta kayu gaharu.

Perdagangan saudagar Jawa dan Melayu hingga abad ke-17 menguasai jalur perdagangan laut tradisional yang membentang dari selat Malaka, menyusur pantai utara Jawa sampai di kepulauan Maluku dan Nusa Tenggara. Jalur perdagangan laut tradisional ini seakan-akan merupakan benang merah yang menghubungkan kerajaan-kerajaan dagang di daerah Selat Malaka, menyusur pantai utara Jawa sampai kepulauan Maluku dan Nusa Tenggara. Dari jalur perdagangan laut yang utama ini terbentuklah jalur-jalur cabang yang merupakan jalur-jalur perdagangan laut lokal. Kerajaan-kerajaan pantai yang tersebar di seluruh kepulauan Indonesia ini dirangkaikan satu sama lain oleh jaringan jalur perdagangan laut, sehingga merupakan suatu kelompok yang seolah-olah tidak dapat dipisahkan satu dengan yang lain. Jalur laut perdagangan

utama dimungkinkan terbentuk sejak selat Malaka menjadi jalan perdagangan yang ramai antara India dan Cina, menggantikan jalur sutera di daratan Asia, karena jalan melalui laut pada jaman itu lebih aman.

Saudagar Jawa bukan saudagar-saudagar bebas, yaitu golongan menengah atau golongan borjuis, tetapi hamba-hamba raja yang mendapat tugas melakukan perdagangan dalam arti menukarkan barang-barang milik raja ke kerajaan atau negeri lain. Jadi mereka adalah saudagar-saudagar istana. Saudagar istana Jawa ini berasal dari kerajaan-kerajaan di daerah pantai utara Jawa Timur, seperti Tuban, Jaratan, Sedayu, Gresik, Surabaya, Jepara dan daerah lain. Di negeri-negeri yang mereka datangi, mereka berhubungan juga dengan saudagar-saudagar kerajaan. Perdagangan antar istana atau antara kerajaan, terutama kerajaan maritim dan kerajaan agromaritim seolah-olah perdagangan tukar menukar hadiah.

Salah satu kota kerajaan di pantai utara Jawa Timur yang ramai adalah Tuban. Dari Tuban ini saudagar kota kerajaan itu berlayar ke Bali membawa lada. Di Bali, lada ditukarkan dengan kain tenun buatan pulau itu yang mempunyai corak yang khas. Kain tenun itu selanjutnya dibawa berlayar ke Banda, Ternate dan pulau-pulau di Pilipina bagian selatan. Di negeri-negeri ini kain tenun Bali ditukarkan dengan pala dan cengkeh. Barang-barang penukar ini kemudian dibawa pulang kembali ke Tuban.

Dari pelabuhan Gresik, Jaratan, dan Sedayu setiap musim kemarau berangkat Jung-Jung Jawa ke selat Malaka, Palembang, Kalimantan, Patani, Siam dan beberapa negeri lainnya di sebelah barat. Jung-jung tersebut membawa rempah-rempah yang berasal dari Maluku dan Banda, beras dan bahan pangan lainnya. Pada musim penghujan dari kota-kota pelabuhan tersebut berangkat jung-jung ke Bali, Bima, Solor, Timor, Selayar, Buton, Buru, Banggai, Mindanao, Seram, Maluku, Ambon, Banda, Kei, Aru dan negeri-negeri lainnya di sebelah timur. Saudagar Jawa itu membawa kain tenun dan beras. Dari pelabuhan Jepara, saudagar-saudagar Jawa itu berlayar ke Malaka, Aceh, Jambi, Indragiri, Palembang membawa beras dan rempah-rempah untuk ditukarkan lada, barang-barang hiasan dari emas dan perak, uang logam, kain dari India, sutera, dan porselen dari negeri Cina.

Menurut berita Cina dan Portugis, kota yang menjadi pangkalan utama perdagangan laut Jawa Timur semula adalah Ujung Galuh. Pada abad-14, pangkalan utama itu pindah ke Tuban, yang menjadi pelabuhan Majapahit. Di samping Tuban, pangkalan lain yang kecil ialah Sedayu, Lasem, Brondong, Canggus, Surabaya dan Gresik-Jaratan. Tuban memonopoli perdagangan Jawa

sampai tahun 1400. Munculnya kerajaan-kerajaan kecil lain pada tahun 1400 menjadi pendorong perdagangan laut kota-kota pantai utara Jawa Timur berkembang luar biasa, sehingga perdagangan yang ramai tidak hanya terjadi di Tuban. Pada kurun waktu itu muncullah Gresik dan Surabaya sebagai pusat perdagangan laut yang ramai mendampingi Tuban. Menjelang kedatangan Portugis pada permulaan abad ke-16 muncul Jepara. Meskipun demikian Tuban tetap menjadi pusat perdagangan laut yang ramai (lihat Meilink-Roeloffs, 2016:263-286).

Kota-kota kerajaan di pantai utara Jawa Timur memang memiliki tanah agraris yang subur. Menurut Tome Pires dalam *Suma Orental* diterangkan mengenai kemakmuran kota-kota kerajaan tersebut, di antaranya Tuban. Kota kerajaan ini mempunyai pelabuhan yang ramai dan dari pelabuhan ini diekspor hasil bumi dari pedalaman Jawa, seperti beras, gula aren, ikan asin, dan barang lain. Tanah persawahan di sekitar kota Tuban sendiri sangatlah subur dan menghasilkan padi yang melimpah. Tanah agraris yang menghasilkan padi di daerah pedalaman itu sendiri dikuasai oleh kerajaan-kerajaan agraris. Kerajaan Mataram Kuno, Majapahit, Pajang, dan Mataram Islam tergolong kerajaan agraris ini.

Pada jaman kebesaran Majapahit pada abad-14, kerajaan-kerajaan pantai utara Jawa Timur itu berperan sebagai pelabuhan dan Tuban-lah yang terbesar dan terpenting. Pada abad-15, ketika Kerajaan Majapahit mulai mundur, kota-kota kerajaan pantai itu melepaskan diri dari hegemoni politik Majapahit dan berdiri sebagai kerajaan-kerajaan merdeka dengan ditunjang oleh perdagangan lautnya yang makin ramai berkat berdirinya kerajaan Malaka. Pada kurun waktu inilah agama Islam mulai masuk ke Jawa dan mendapat tempat subur untuk berkembang. Raja-raja daerah pantai itulah yang pertama-tama masuk agama Islam dan menyatakan dirinya sebagai raja yang bebas dari Majapahit. Peristiwa ini sebenarnya menggambarkan pertentangan kepentingan antara kerajaan-agraris di daerah pedalaman dan kerajaan maritim di daerah pantai, dan yang selalu melatarbelakangi sejarah Jawa sejak dari jaman Majapahit hingga Mataram Islam. Di satu pihak kerajaan agraris di daerah pedalaman memerlukan pelabuhan untuk ke luar, sedang di lain pihak kerajaan pantai memerlukan daerah produksi hasil bumi yang diperlukan untuk perdagangannya.

KEMUNDURAN TRADISI MARITIM JAWA

Perdagangan laut Jawa mulai tampak mundur pada awal abad ke-16 ketika Kerajaan Malaka jatuh ke tangan Portugis tahun 1511. Jatuhnya Malaka menyebabkan bergesernya jalur

perdagangan dari selat Malaka ke pelabuhan lada di pantai timur Sumatera, terutama di Aceh. Pedagang-pedagang India pun akhirnya meninggalkan Malaka. Pergeseran jalur perdagangan tradisional sebagai akibat dari runtuhnya kerajaan Malaka tersebut sangat berpengaruh terhadap kegiatan perdagangan saudagar-saudagar dari pantai utara Jawa Timur. Pengaruh ini tidak hanya ekonomi, tetapi juga politisBant

Jatuhnya Malaka ke tangan Portugis membuat para saudagar dari pantai utara Jawa Timur kehilangan pasar yang sangat penting dan berarti. Selain itu hadirnya Portugis di Malaka merupakan ancaman bagi keamanannya. Kota-kota kerajaan pantai utara Jawa Timur berusaha menyelamatkan diri dari ancaman Portugis dengan membentuk federasi di bawah pimpinan Demak. Peristiwa ini menandai berdirinya Kesultanan Demak dengan masjidnya sebagai pusat penyebaran agama Islam di Jawa pada tahun 1511. Kota kerajaan di pantai utara Jawa Timur juga berusaha membentuk pasar baru sebagai pengganti Malaka yaitu Banten pada tahun 1526. Banten menjadi pusat perdagangan rempah dan barang dari Indonesia Timur, barang-barang dari Cina dan India dimana barang dari India sampai di Banten tidak lagi melalui Malaka, tetapi menyusur pantai barat Sumatera dan selat Sunda (M.C. Ricklefs, 2008: 80-90).

Perdagangan laut Jawa semakin terancam pada waktu Sultan Agung dari Mataram naik tahta tahun 1613. Pada jaman Sultan Agung ini kerajaan Mataram melakukan penaklukan kerajaan maritim di pantai utara Jawa Timur, yang pada jaman kesultanan Padang berdiri sendiri lagi. Tuban, kota kerajaan dengan kegiatan perdagangan laut terbesar dan paling ramai ditaklukkan pada tahun 1619, Gresik pada tahun 1622 dan Surabaya pada tahun 1625. Kota-kota kerajaan ini tidak hanya ditaklukkan, tetapi juga dilumpuhkan kegiatan perdagangannya agar tidak membahayakan kekuasaan Kerajaan Mataram.

Raja-raja pantai utara Jawa Timur itu adalah raja-raja yang kaya karena perdagangan lautnya. Maka setiap ada kesempatan mereka mampu dan berusaha membebaskan diri dari kerajaan yang menjadi tuannya, bahkan berusaha juga untuk melakukan ekspansi kekuasaan ke Kalimantan Selatan. Oleh karena itu Sultan Agung melarang kota-kota pantai itu melakukan perdagangan lautnya, agar mereka tidak membahayakan kekuasaan dinasti Mataram.

Untuk melumpuhkan perdagangan laut kota-kota pantai utara Jawa Timur itu, kerajaan Mataram memonopoli perdagangan beras dan memusatkan perdagangan beras itu di pelabuhan Jepara, yang diawasi langsung oleh Mataram. Raja-raja daerah pantai itu boleh menjual berasnya, tetapi harus dijual kepada raja Mataram di Jepara. Jadi pelayaran mereka hanya

terbatas sampai Jepara. Sebagai kerajaan yang memonopoli perdagangan beras, kerajaan Mataram tidak menyediakan armada dagang sendiri. Bagi yang memerlukan beras, harus datang sendiri ke pelabuhan Jepara. Politik perdagangan beras Mataram ini memberi kesempatan kepada orang-orang Makasar untuk menggantikan kedudukan saudagar pantai utara Jawa di lautan. Peranan orang Makasar ini berjalan sampai tahun 1667, yaitu tahun ditandatanganinya perjanjian Bongaya, perjanjian antara Goa dan VOC. Perjanjian ini menyebabkan kegiatan perdagangan laut antar-pulau yang dilakukan oleh orang Makasar dihentikan. Selanjutnya perdagangan laut antar pulau yang dibangun oleh para saudagar dari pantai utara Jawa Timur itu dikuasai oleh VOC.

Amangkurat I (1645-1677), pengganti Sultan Agung, harus mempertahankan kekuasaan Raja Mataram yang sudah dibangun oleh Sultan Agung yaitu sebagai penguasa tertinggi di Jawa. Pengawasan terhadap raja-raja di pantai utara Jawa Timur diperketat. Di kota-kota kerajaan tersebut ditempatkan pejabat-pejabat yang diangkat oleh Raja Mataram untuk mendampingi atau mengawasi raja-rajanya. Perdagangan dilarang sama sekali, artinya raja-raja pantai utara Jawa Timur itu tidak lagi diijinkan menjual berasnya ke Jepara.

Pada tahun 1655, Amangkurat I memerintahkan pelabuhan ditutup, para nelayan tidak boleh berlayar. Para pejabat dikirim untuk mengambil alih kapal-kapal besar dan memusnahkan semua kapal kecil. Selain mempermudah penarikan pajak, hal itu terlihat jelas ada keinginan raja untuk menghancurkan daerah pesisir apabila ia tidak dapat menguasainya (M.C. Ricklefs, 2008: 167-168).

Politik isolasi yang dijalankan Mataram menyebabkan bangsa Jawa kehilangan tradisi pelayarannya dan tradisi perdagangannya. Galangan-galangan kapal Jung berangsur-angsur tenggelam bersama seni dan keahlian teknologi kapalnya. Sejak jaman Amangkurat I, bangsa Jawa menjadi birokrat dan prajurit yang wajib berbakti kepada raja. Filosofi hidup sebagai bangsa maritim mulai hilang. Bagi mereka hidup sebagai birokrat atau sebagai prajurit raja menjadi hidup yang ideal.

DAFTAR PUSTAKA

- Anthony Reid. (1999). *Dari Ekspansi hingga Krisis: Jaringan Perdagangan Global Asia Tenggara 1450-1680*. Terjemahan R.Z. Leirizza & P. Soemitro. Jakarta: Yayasan Obor.
- Hasan Djafar. (2009). *Kapal dalam Naskah dan Prasasti Abad XII-XIV: Mencari Bentuk Kapal Majapahit (Sebuah Survei Bibliografis)*. Makalah disampaikan pada Lokakarya Mencari Bentuk Kapal Majapahit yang diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala, Jakarta, 29 Juni.
- Irawan Djoko Nugroho. (2012). *Majapahit Peradaban Maritim*. Jakarta: Suluh Nuswantara Bakti.
- M.A.P. Meilink-Roeloffsz. (2016). *Persaingan Eropa dan Asia di Nusantara*. Terjemahan Tim Kobam. Jakarta: Komunitas Bambu.
- M.C. Ricklefs. (2008). *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*. Terjemahan Satrio Wahono dkk. Jakarta: Serambi.
- P.J. Zoetmulder. (1995). *Kamus Jawa Kuno-Indonesia. Vol. I-II*. Terjemahan Darusuprpto-Sumarti Suprayitno. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Paul Michel Munoz (2009). *Kerajaan-kerajaan Awal Kepulauan Indonesia dan Semenanjung Malaysia*. Terjemahan tim Media Abadi. Yogyakarta: Media Abadi.
- Robert Dick-Read. (2008). *Penjelajah Bahari: Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika*. Terjemahan oleh Edrijani Azwardi. Bandung: Mizan.
- Tom Pires. (2016). *Suma Oriental: Perjalanan Dari Laut Merah ke Cina*. Terjemahan tim Ombak. Yogyakarta: Ombak



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Tradisi Bahari dalam Narasi Sejarah Perantau Bugis

Umar



Tradisi Bahari Dalam Narasi Sejarah Perantau Bugis¹

Oleh

Umar

Pengantar

Cerita tentang perantauan begitu berbekas dalam ingatan saya, kami menyebutnya dengan “*sompe*”. Sebuah istilah Bugis yang salah satu konotasinya adalah merantau. Cerita itu didengar secara lisan dari orang yang lebih tua, baik mengenai pengalamannya di perantauan maupun pengalaman orang lain yang diceritakan ulang. Cerita itu kemudian tersimpan dalam bentuk narasi.

Berkenalan dengan buku-buku yang membahas masyarakat Bugis menjadi kelanjutan dari bentuk perkenalan saya dengan narasi tentang petualangan orang Bugis. Narasi perantau Bugis tersebut saya temukan dari berbagai bentuk buku, baik berupa tulisan fiksi maupun dalam bentuk tulisan sejarah. Akan tetapi, karena kuliah di Jurusan Ilmu Sejarah, saya pada akhirnya lebih banyak berkenalan dengan naskah sejarah.

Pengalaman tersebut membuat saya lebih mengerti apa kata “*sompe*” yang ternyata tidak hanya berkonotasi merantau, tapi juga bisa berarti “layar”. Latihan membuat tulisan sejarah merupakan rutinitas sebagai mahasiswa Ilmu Sejarah walaupun tidak pernah berhasil menghasilkan historiografi, kecuali dalam sebuah skripsi sebagai syarat kelulusan. Menelusuri tulisan-tulisan sejarah memang lebih mengasyikkan ketika membahas daerah kita, apalagi ketika yang dimunculkan dalam narasi tersebut adalah prestasi.

Bugis adalah salah satu kelompok masyarakat yang beruntung di negeri ini. Berbagai literatur cukup tersedia yang menggambarkan masyarakat ini. Mulai dari naskah lokal yang ditulis dalam huruf *lontaraq* hingga dokumen dengan huruf latin, baik yang berbahasa Indonesia maupun berbahasa asing. Dari sumber-sumber itu kemudian lahir berbagai narasi sejarah yang didasari penelitian akademik. Sebut saja misalnya: *Manusia Bugis* yang ditulis oleh Cristian Pelras dan *Warisan Arung*

¹ Makalah pada Konferensi Nasional Sejarah X, Jakarta 7-10 November 2016

Palakka yang ditulis oleh Leonard Andaya. Kedua tulisan tersebut awalnya terbit dalam bahasa asing, tapi kemudian juga terbitkan dalam bahasa Indonesia. Selain penulis asing, tulisan tentang Bugis juga banyak ditulis oleh penulis dalam negeri anak negeri ini.

Meski demikian, ketersediaan berbagai naskah tersebut ternyata bukan jaminan untuk menghasilkan narasi sejarah yang utuh tentang Bugis. *Lontaraq* sebagai naskah awal, misalnya, menyediakan narasi yang menunjukkan bahwa masyarakat ini memiliki petualangan bahari yang panjang.² Namun, dalam naskah lain yang ditulis oleh Pelras justru menunjukkan bahwa masyarakat Bugis adalah masyarakat agraris.³ Adanya perbedaan itu merupakan sebuah kewajaran, apalagi dalam studi sejarah. Bahkan dari sumber yang sama dapat diinterpretasikan secara berbeda.

Tulisan ini bukan untuk membahas perdebatan apakah orang Bugis adalah pelaut atau petani, tapi berusaha melihat bagaimana tradisi bahari hadir dalam narasi sejarah. Sureq I Lagaligo sebagai naskah lama yang menceritakan petualangan Sawerigading ke berbagai tempat dengan menggunakan kapal dan laut merupakan jalurnya⁴ adalah yang pertama menunjukkan hal ini. Narasi yang menjadi fokus dari tulisan ini adalah narasi yang lahir dari akademisi dalam negeri.

Melihat narasi sejarah melalui konsep Hayden White

Bagaimana narasi dalam sejarah dibangun oleh sejarawan? Pertanyaan itu merupakan dasar untuk mempertanyakan lahirnya sebuah historiografi. Ketika penulisan sejarah dikaitkan dengan narasi, maka yang akan muncul dalam benak kita adalah pertentangan antara sejarah dan fiksi. Batas antara sejarah dan fiksi itulah yang dipertanyakan oleh Hayden White. Proses penulisan sejarah atau menghasilkan narasi memiliki kesamaan dengan penulisan sastra fiksi. Sejarawan akan menafsirkan

² Naskah yang pernah diterbitkan merupakan naskah yang ditulis oleh Colliq Pujie di abad ke 19. Misalnya tulisan R.A. Kern, *I La Galigo*, Gajah Mada University Press, Jogjakarta 1993. Trsanskrip dan terjemahan Muhammad Salim dkk, *I La Galigo*, menurut naskah NBG 188 Arug Pancana Toa, Djembatan, Jakarta 1995 dan Trsanskrip dan terjemahan Muhammad Salim dkk, *I La Galigo* jilid II menurut naskah NBG 188 Arug Pancana Toa, Lembaga Penerbitan Universitas Hasanuddin, Makassar 2000.

³ Lihat Christian Pelras, *Manusia Bugis*, Jakarta, Nalar 2006.

⁴ Berbagai tulisan telah terbit tentang hal ini, lihat catatan kaki 1

masa lalu sesuai dengan narasi yang mereka bangun. Dari narasi tersebut sejarawan membangun versi masa lalu dan tidak bisa tidak memaksakan asumsi mereka sendiri pada realitas masa lalu. Bahkan Hayden White berpendapat bahwa narasi sejarah adalah bentuk lain dari fiksi.⁵

Dalam setiap penulisan sejarah akan muncul kalimat-kalimat individual. Manusia sebagai individu harus mengembangkan makna untuk membebaskan diri dari tradisi, konvensi, dan kekuatan tirani lainnya. Setiap interpretasi sejarah memerlukan pertimbangan moral dan penulis memiliki tanggung jawab pribadi dengan adanya kebebasan sejarawan sebagai pilihan.⁶

Dalam tulisan ini akan menggunakan empat konsep Hayden White untuk melihat narasi sejarah perantau Bugis. *Pertama*, konsep representasi naratif. Konsep ini dipakai untuk melihat tradisi bahari yang dideskripsikan dalam narasi sejarah perantau Bugis. *Kedua*, konsep Individu yang berasal dari pemahaman bahwa sifat manusia tidak pernah tetap karena harus diwujudkan terus-menerus oleh individu. Kekhasan itulah yang merupakan sejarah yang unik bagi diri manusia sebagai individu, sehingga manusia cenderung “ingin menjadi” daripada “diberitahu untuk menjadi”. Kebebasan individu bagi White menekankan adanya kebebasan untuk bertindak sesuai dengan nilai-nilai yang kita pilih sendiri, bukan nilai-nilai yang berasal dari masa lalu. Sederhananya, manusia memiliki kebebasan untuk memutuskan sendiri bagaimana untuk hidup, sehingga peranan individu sangat menentukan apa yang terjadi di masa lalu.

Ketiga, konsep moral yang menjadi pemandu bagi setiap kebebasan individu untuk memilih masa lalu, seperti halnya mereka memilih masa depan. Konsep ini akan lebih lengkap apabila estetika ditempatkan secara bersamaan. Narasi sejarah atau jenis historiografi yang menjadi pilihan individu untuk menyusun masa lalunya akan ditentukan oleh moral yang dimiliki sejarawan. Moral yang dimiliki oleh sejarawan terbentuk pada orientasi nilai mereka. Orientasi nilai ini merupakan sebuah konsep yang dimiliki secara khas oleh individu maupun kelompok, baik yang terlihat

⁵ Paul Herman, “Hayden White *The Historical Imagination*” hal 5

⁶ Paul Herman, “Hayden White *The Historical Imagination*” hal 11

maupun yang implisit, sehingga dapat mempengaruhi pilihan dalam bertindak yang kemudian disamakan dengan ‘ideologi’ oleh Herman Paul.⁷ Keempat, konsep makna yang ditempatkan sebagai hasil produksi wacana. Dalam narasi sejarah, sistem produksi makna akan khas untuk budaya atau masyarakat yang diuji terhadap kapasitas setiap peristiwa nyata dari sistem tersebut.⁸

Sebelum memakai konsep-konsep tersebut untuk melihat narasi sejarah perantau Bugis, bagian selanjutnya dari makalah ini akan memaparkan secara sepintas perkembangan penulisan sejarah perantau Bugis. Penulisan sejarah tersebut tentu terkait dengan penulisan sejarah Bugis pada umumnya, atau bahkan sejarah Sulawesi Selatan.

Perantau Bugis dalam catatan sejarah

Penulisan sejarah Bugis tidak terlepas dari catatan tertulis yang disebut dengan *lontaraq*. Naskah seperti inilah yang menjadi sumber rujukan utama dalam penulisan sejarah Bugis kemudian. Salah satu Naskah *lontaraq* yang merekam kegiatan orang Bugis diluar daerahnya adalah *lontaraq* yang ditulis oleh Amanna Gappa pada awal abad ke-17. *Lontaraq* tersebut pernah dibahas oleh PH.O.L. Tobing dalam bukunya “*Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa*”.⁹ Amanna Gappa merupakan *Matoa*¹⁰ orang Bugis yang berasal dari Wajo yang tinggal di Makassar. Dialah yang berinisiatif mengumpulkan beberapa orang *Matoa* di Makassar yang berasal dari luar untuk membuat aturan perdagangan dan pelayaran diantara orang Bugis di beberapa daerah. Aturan-aturan tersebut kemudian disebutkan telah disetujui oleh *Matoa* di Sumbawa dan Paser.¹¹ Menurut Tobing, berdasarkan rute pelayaran yang disebutkan dalam *lontaraq Ade’ Allopi-Loping Ribicaranna Pa’balue*, telah ada kelompok orang

⁷ Paul Herman, *Hayden White the Historical Imagination*, hal. 22-23

⁸ Hayden White, *The Question Of Narrative In Contemporary Historical Theory* hal 22

⁹ PH.O.L. Tobing, *Hukum pelayaran dan perdagangan Amanna Gappa*, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan, Ujung Pandang, 1977

¹⁰ *Matoa* merupakan penyebutan orang yang diangkat sebagai pimpinan dalam komunitas orang Bugis yang berasal dari Wajo, baik ketika berada di Wajo sendiri maupun orang Wajo yang bermukim diluar. Setiap komunitas orang Bugis yang bersal dari wajo biasanya memiliki *Matoa*.

¹¹ PH.O.L. Tobing hal 67.

Wajo di Ambon, Banjarmasin, Palembang, Malaka, dan Johor.¹² Hal itulah yang bisa dijadikan dasar untuk melihat persebaran orang Bugis di berbagai tempat.

Sumber lain yang dijadikan rujukan untuk melihat persebaran orang Bugis adalah catatan orang Asing. Pengaruh orang Asing—terutama para kolonialis—dalam penulisan sejarah Bugis harus diakui cukup kuat. Orang Asing tidak hanya membuat catatan tentang masyarakat Bugis yang dijumpainya. Beberapa pegawai kolonial bahkan ikut terlibat dalam penyalinan dan pengumpulan naskah lontaraq di Sulawesi Selatan. Seperti yang dilakukan oleh Josep Conrad pada tahun 1887 dalam melakukan perjalanan dan menjumpai orang Bugis di semua pelabuhan yang dimasukinya dari Singapura hingga Bulungan.¹³

Keterlibatan orang Asing dalam penulisan sejarah Bugis tidak berhenti pada catatan perjalanan maupun catatan pegawai kolonial. Catatan orang Asing dan *lontaraq* yang dibawa ke Eropa itulah yang mengantarkan beberapa peneliti dalam melakukan penelitian tentang Bugis untuk kepentingan akademis. Bukan hanya orang Bugis yang ada di tanah kelahirannya tetapi juga orang Bugis yang sudah berpindah ke tempat lain. Seperti yang dilakukan oleh Christian Pelras yang pernah menulis tentang “Migrasi Bugis ke Kerajaan Johor (Melayu) dari Akhir Abad ke-19 hingga Tahun 1950-an: Proses dan faktor Kultural dan Keagamaan dalam Similasi dengan Melayu”.¹⁴ Leonard Andaya juga pernah menulis “The Bugis-Makassar Diasporas”¹⁵. Menelusuri jejak orang Bugis melalui naskah lokal daerah perantauan juga pernah dilakukan oleh Leonard Andaya dalam tulisannya “Diaspora Bugis, Identitas, dan Islam di Negeri Malaya”.¹⁶ Tulisan tersebut didasari oleh *Hikayat siak* dan Taufat al-Nafis’s.¹⁷ Tulisan lain dapat dilihat dalam karya Jacqueline Linneton,

¹² PH.O.L. Tobing hal 23

¹³ PH.O.L. Tobing hal 19

¹⁴ Pelras, “Migrasi Bugis di Kerajaan Johor (Melayu) dari akhir abad ke 19 hingga tahun 1950-an: Proses dan Faktor Kultural dan Keragaman dalam Similasi dengan Melayu” dalam Andi Faisal Bakti “*Diaspora Bugis di Alam Melayu Nusantara*” Inninawa, 2010 hal 99-111

¹⁵ Pelras, “The Bugis- Makassar Diasporas” *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 68, No. 1 (268) (1995), pp. 119-138 diakses <http://www.jstor.org/stable/41493268> pada 06/02/2014 23:00

¹⁶ Andaya, “Diaspora Bugis, dan Islam di negeri malaya” dalam Andi Faisal Bakti “*diaspora Bugis di alam melayu nusantara*” Inninawa, 2010 hal 17-52.

¹⁷ Andaya, “Diaspora Bugis, dan Islam di negeri malaya” dalam Andi Faisal Bakti “*diaspora Bugis di alam melayu nusantara*” Inninawa, 2010 hal 18.

“Passompe’ Ugi’: Bugis Migrants and Wanderers” dan karya Kathryn Gray Anderson, *“The Open Door: Early Modern Wajorese Statecraft and Diasporas”*. Tentu tidak hanya orang Asing itu yang menulis tentang petualangan orang Bugis. Nama-nama itu ditulis untuk menunjukkan perhatian akademisi luar yang memiliki fokus kajian terhadap masyarakat Bugis.

Akademisi dalam negeripun tidak ketinggalan untuk mengkaji masyarakat Bugis, terutama orang Bugis yang sudah berada di tempat lain. Sebagian dari mereka melakukan penelitian untuk kepentingan akademis. Sebut saja misalnya Andi Ima Kesuma yang menulis *“Migrasi dan Orang Bugis”* yang diterbitkan pertama kali pada tahun 2004. Buku tersebut membahas orang Bugis Wajo yang melakukan perpindahan ke daerah Melayu. Beberapa tulisan tentang orang Bugis di perantauan juga terdapat dalam buku yang dieditori oleh Andi Faisal Bakti yang diberi judul *“Diaspora Bugis di Alam Melayu Nusantara”*. Satu tulisan yang membahas orang Bugis di Kamal Muara, pesisir pantai Jakarta Utara, yang ditulis oleh Mashadi Sai’d dan Hendro Prabowo. Tulisan lain mengenai orang Bugis di Ambon terkait dengan proses islamisasi di kawasan Timur Indonesia yang ditulis oleh Badrus Sholeh. Orang Bugis di Tanah Bumbu juga pernah ditulis oleh Mansyur dengan judul *“Diaspora Suku Bugis dan Terbentuknya Identitas To-ugi’ di Wilayah Tanah Bumbu, Residensi Borneo Bagian Selatan dan Timur, Tahun 1900-1942.”* Keberadaan orang Bugis di Surabaya pernah ditulis oleh Sarkawi B. Husain dengan judul *“Diaspora Orang-Orang Bugis Makassar di Surabaya, Abad XV-XXI”*.¹⁸

Seperti yang saya bahasakan di awal Makalah ini, tulisan ini akan menganalisa beberapa tulisan yang pernah dipublikasikan secara luas. Pertama, buku yang ditulis oleh Andi Ima Kesuma, *“Migrasi dan Orang Bugis”* yang terbit pada tahun 2004. Kedua, dua tulisan yang ada di buku *“Diaspora Bugis di Alam Melayu Nusantara”* yang dieditori oleh Andi Faisal Bakti terbit pada tahun 2010. Masing-masing tulisan tersebut adalah *“Akulturasi orang Bugis dan orang Betawi di Kamal Muara, pesisir pantai Jakarta Utara”* yang ditulis oleh Mashadi Sai’d dan Hendro Prabowo. Kedua

¹⁸ Mansyur, *Diaspora Suku Bugis dan terbentuknya Identitas To-Ugi’ di Wilayah Tanah Bumbu, Residensi Borneo bagian Selatan dan Timur, tahun 1900 – 1942*, *Jurnal Sejarah Citra Lekha*, vol XVI No2 Agustus 2011 hal 67-82

tulisan yang berjudul “Peranan Bugis Pendetang dalam Proses Islamisasi bagian Timur Indonesia; Kasus Konteks Sejarah Ambon” yang ditulis oleh Badrus Sholeh.

Tradisi Bahari: sebuah Representasi

Merantau merupakan salah satu bentuk pengejawantahan dari jiwa bahari yang dimiliki oleh masyarakat Bugis. Hal itu terlihat dari narasi sejarah Bugis yang ada mengambil kata “*sompe*” dalam bahasa Bugis, selain berarti merantau juga berarti layar yang dipakai dalam pelayaran.¹⁹ Perahu layar merupakan media yang paling umum digunakan dalam proses perpindahan masyarakat Bugis ke daerah lain. Hal ini sekaligus menempatkan Amanna Gappa, seorang Matoa Wajo di Makassar, sebagai orang yang memiliki peran dalam pelayaran nusantara antara abad ke-17 sampai abad ke-19.²⁰ Sehingga laut sangat penting dalam arus perpindahan yang terjadi pada waktu itu.

Aturan pelayaran tidak bisa dijalankan apabila di setiap bandar tidak ada orang Bugis. Keberadaan orang Bugis di bandar yang merupakan pusat pelayaran dideskripsikan oleh Andi Ima Kesuma dalam narasinya seperti berikut:

“... disebutkan dibandar-bandar dan pusat pelayanan tidak sukar untuk mendapatkan permukiman orang Bugis-Makassar dan permukiman-permukiman itu tidak hanya didapat di bandar-bandar nusantara, tetapi juga di kawasan Malaysia, Kamboja, Brunei, Filipina Selatan, atau Australia Utara.”²¹

Hadirnya laut dan Bandar dalam narasi sejarah yang ada dapat dijadikan dasar untuk melihat lebih jauh, sejauh mana tradisi bahari hadir dalam narasi sejarah perantau Bugis. Tanpa kehidupan di laut maka tidak mungkin sebuah tradisi bahari terbentuk. Selanjutnya akan melihat lebih jauh bagaimana laut dimanfaatkan oleh orang Bugis.

Laut sebagai Jalur

Ada dua manfaat laut sebagai jalur dalam narasi sejarah perantau Bugis. *Pertama*, laut sebagai jalur yang memungkinkan orang Bugis tiba di daerah perantauan. *Kedua*, laut sebagai jalur perdagangan yang memungkinkan orang Bugis terhubung dari satu

¹⁹ Andi Ima Kesuma, *Migrasi Dan Orang Bugis*, ombak, Jogjakarta 2004 hal 8 dan

²⁰ Andi Ima Kesuma, hal 79

²¹ Andi Ima Kesuma, hal 82-83

daerah dengan daerah lainnya. I La Galigo merupakan naskah yang menjadi legitimasi untuk menunjukkan bahwa kehidupan orang Bugis dekat dengan laut dan pelayaran.²²

Keberadaan orang Bugis di Tanah Melayu dinarasikan oleh Andi Ima Kesuma berdasar pada buku "*Three Malay Village: A Sociology of Paddy Growers in West Malaysia*" karya Masuo Kucito dkk.²³ Disebutkan seorang Bugis yang bernama Daeng Saleh dengan menggunakan 27 perahu tiba di Teluk Mas. Kejadian itu berlangsung pada tahun 1666. Masih pada Abad ke-17, Opu Daeng Rilakka beserta lima putranya datang ke Tanah Melayu dan menjadi kelompok yang cukup berpengaruh di wilayah itu. Terlibat langsung dalam perebutan kekuasaan di wilayah itu, terutama ketika membantu penguasa setempat menegakkan kedaulatan Kerajaan Johor.²⁴

Memanfaatkan laut sebagai jalur dalam perebutan kekuasaan sebagai cara mewujudkan daerah perantauan dapat dilihat kembali dalam narasi oleh Andi Ima Kesuma:

“... berlayarlah kelimanya itu menuju Matan di Kalimantan untuk menyelamatkan Sultan Zainuddin dari kepungan lawannya penembahan Agung. Setelah berhasil menyelamatkan Sultan Zainuddin, lalu kembali berlayar, dan tujuannya kini ialah Banjar, untuk menjemput Ratu Emas Inderawati.”²⁵

Keterlibatan politik seperti itulah yang membuat anak Opu Daeng Rilakka mendapat kekuasaan di perantauan. Salah satunya kemudian diangkat menjadi Raja Mempawah. Artinya, laut dimanfaatkan secara maksimal sebagai akses ketika berada di perantauan.

Kesohoran orang Bugis sebagai pelaut yang melakukan perdagangan sepanjang garis pantai Asia Tenggara dijadikan latar narasi oleh Mashadi Said dan Hendro Prabowo untuk melegitimasi keberadaan orang Bugis di Kamal Muara, pesisir pantai Jakarta

²² Andi Ima Kesuma, hal95

²³ Andi Ima Kesuma, hal94

²⁴ Andi Ima Kesuma, hal97

²⁵ Andi Ima Kesuma, hal 105

Utara.²⁶ Hal yang sama dilakukan oleh Badrus Sholeh dalam menarasikan orang Bugis di Ambon.²⁷ Walaupun narasi tersebut menyebutkan dua perang yang terjadi di daerah Bugis—perang tersebut terjadi pada abad ke-17 dan pergolakan pada periode 1950-an sampai 1960-an—yang menjadi penyebab sebagian orang Bugis meninggalkan daerahnya²⁸, akan tetapi lautlah yang dimanfaatkan sehingga mendapat pemukiman baru.

Laut yang menjadi dasar utama dalam melakukan pelayaran, sehingga narasi sejarah yang ada menunjukkan bahwa daerah tujuan bukan sesuatu yang perlu dipersoalkan. Seolah-olah lautlah yang menuntun mereka kemana akan berlabuh. Sebagaimana yang dikutip oleh Andi Ima Kesuma dalam narasinya dari bahasa Bugis “*kegasi monro sore lopic, kositu tomallabu sengereng*” (dimana perahu terdampar di sanalah kehidupan ditegakkan)²⁹

Laut sebagai tumpuan hidup

Representasi lain dari tradisi bahari dalam narasi sejarah perantau Bugis dapat dilihat ketika orang bugis di perantauan memanfaatkan laut sebagai ruang aktifitas. Melibatkan diri dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan merupakan cara orang Bugis untuk menggantungkan hidupnya di laut—tentu dengan keuntungan ekonomi sebagai imbalanya. Tingginya keterlibatan mereka sehingga di tahun 1676 diberlakukan sebuah hukum pelayaran dan perdagangan bagi pelaut Bugis. Aturan yang penyusunannya diprakarsai oleh Amanna Gappa.³⁰ Hidup sebagai pedagang merupakan pilihan pekerjaan bagi sebagian perantau Bugis.

²⁶ Mashadi Said dan Hendro Prabowo, Akulturasi orang Bugis dan Orang Betawi di kamal Muara, Pesisir Pantai Jakarta utara, dalam Andi faisal bakti “*Diaspora Bugis di Alam Melayu Nusantara*” Innawa, Makassar, 2010 hal 114-115

²⁷ Badrus Sholeh, peranan Bugis Pendetang dalam proses Islamisasi Bagian Timur Indonesia: kasus konteks sejarah Ambon. Dalam Andi faisal bakti “*Diaspora Bugis di Alam Melayu Nusantara*” Innawa, Makassar, 2010 hal 180

²⁸ Bandingkan dengan Aslan Abidin, Merantau Sebagai bentuk “perlawanan” suku Bugis, Jurnal Wacana edisi 24 tahun 2008, Insist press Jogjakarta 2008 hal 55- 76.

²⁹ Andi Ima Kesuma, hal 130

³⁰ Andi Ima Kesuma, hal 81 dan aturan ini dibahas juga oleh PH.O.L. Tobing, Hukum pelayaran dan perdagangan Amanna Gappa, Yayasan Kebudayaan sulawesi selatan, Ujung Pandang, 1977.

Selain sebagai ruang pelayaran dan perdagangan, laut juga dimanfaatkan sebagai tempat mencari ikan. Sebagaimana yang dinarasikan oleh Mushadi Said dan Hendro Prabowo:

“Awalnya haji Latif, Asal tanah Bugis, menetap dikomunitas itu pada tahun 1960-an dan membawa metode baru dalam penangkapan ikan dari Sulawesi Selatan. Dengan perahu dan ‘Bagan’ –sebuah penangkap ikan- dia dapat menangkap ikan lebih banyak. Bagan adalah perangkap dari bambu yang mereka buat dalam bentuk tenda menjulang dilaut. Jaring ikan dimasukkan lebih dalam ke air sepanjang malam kemudian ditarik dipagi hari dengan ikan hasil penjaringannya.”³¹

Kegiatan tersebut berlangsung di Kamal Muara pesisir pantai Jakarta Utara. Sebuah aktifitas perantau Bugis yang memanfaatkan laut sebagai tempat mata pencaharian. Aktifitas sebagai nelayan itulah yang merupakan wujud nyata tradisi bahari yang mereka miliki. Selain sebagai nelayan penangkap ikan, orang Bugis di wilayah itu juga mengolah Remis Hijau yang awalnya tertangkap secara tidak sengaja di bagan mereka. Hasil tangkapan ini kemudian dikembangkan menjadi komoditi baru. Proses pengasinan ikan juga dilakukan sebagai cara lain mengolah ikan ketika tidak dijual saat masih segar.³²

Sayang dalam narasi yang ditulis oleh Mushadi Said dan Hendro Prabowo tidak melihat ritual yang menyertai seluruh aktifitas melaut tersebut. Padahal di salah satu pulau yang masih merupakan wilayah Pangkep, ada proses ritual yang dilakukan oleh orang Bugis disana sebelum melakukan aktivitas melaut. Walaupun pulau itu masih dekat dengan wilayah daratan Sulawesi Selatan, pulau tersebut merupakan salah satu daerah yang dijadikan tujuan oleh orang Bugis, terutama ketika daratan Sulawesi Selatan dianggap tidak aman. Ritual tersebut dinarasikan oleh Gene Ammarel dalam bukunya “*Navigasi Bugis*”.³³

Penutup

Tradisi bahari yang hadir dalam narasi perantau Bugis menunjukkan laut dipakai sebagai jalur menuju daerah perantaun. Laut seolah-olah menjadi penuntun mereka dalam menemukan tempat pemukiman Baru, sebab terkadang mereka belum

³¹ Mashadi Said dan Hendro Prabowo, hal 117

³² Mashadi Said dan Hendro Prabowo, hal 119

³³ Gene Ammarel, *Navigasi Bugis*, Hasanuddin University Press, Makassar 2008.

memiliki daerah tujuan yang jelas ketika meninggalkan kampung halaman mereka. Selain sebagai jalur mencari pemukiman, laut juga digunakan sebagai jalur perdagangan yang mereka lakoni sebagai mata pencaharian.

Kemudian, tradisi bahari juga hadir ketika orang Bugis menjadikan laut sebagai tumpuan hidup. Pekerjaan nelayan yang mereka pilih sebagai mata pencaharian mengharuskan mereka menangkap ikan di laut, seperti yang ada di daerah Kamal Muara pesisir pantai Jakarta Utara. Narasi ini ditunjukkan oleh Mushadi Said dan Hendro Prabowo.

Kajian ini masih sangat terbatas, hanya melihat tiga tulisan sejarah. Selain tradisi bahari masih ada unsur-unsur lain yang direpresentasikan dalam narasi sejarah tersebut, namun makalah ini terbatas untuk melihat tradisi baharinya. Selain itu, latar belakang sejarawannya juga belum dijadikan objek analisis. Kajian selanjutnya akan memberi ruang sejarawannya sebagai objek analisa, sebab merekalah yang melahirkan narasi sejarah tersebut.

Daftar Pustaka

- A.A. Cense, 1972, *Beberapa Tjataan mengenai penulisan sedjarah Makassar-Bugis*, Jakarta, Bharata.
- Abu Hamid, 2004, *Pasompe, Pengembaraan Orang Bugis*, Makassar: Pustaka Refleksi
- Andi Faisal Bakti, 2010, *Diaspora Bugis di Alam Melayu*, Makassar: Innawa
- Andi Ima Kusuma, 2004, *Migrasi dan Orang Bugis*, Yogyakarta: Ombak
- Aslan Abidin. 2008, *Merantau Sebagai Bentuk Perlawanan*, Jurnal Wacana edisi 24, Jogjakarta, Insist Press.
- Christian Pelras, 2006, *Manusia Bugis*, Jakarta, Nalar,
- Fachruddin Ambo Enre, 1999, *Ritumpana Welenrengnge: sebuah episode sastra bugis klasik galigo*, Jakarta, Yayasan Obor Indonesia,
- Gene Ammarell, 2008, *“Navigasi Bugis”* Makassar, Hasanuddin University Press.
- Herman Paul, 2011, *“Hayden White the Historical Imagination”*. polity Press.
- Leonard y. Andaya, 2004, *Warisan Arung Palakka, sejarah sulawesi selatan abad ke-17*, Makassar, Innawa.
- Mansyur, 2011, *Diaspora Suku Bugis dan terbentuknya Identitas To-Ugi’ di Wilayah Tanah Bumbu, Residensi Borneo bagian Selatan dan Timur, tahun 1900 – 1942*, Jurnal Sejarah Citra Lekha, vol XVI No2 Agustus 2011.
- Mattulada, 1995, *Latoa, suatu lukisan analitis terhadap antropologi politik orang bugis*, Ujung pandang, Hasanuddin University Press.
- PH.O.L. Tobing, 1977, *Hukum pelayaran dan perdagangan Amanna Gappa*, Ujung Pandang, Yayasan Kebudayaan sulawesi selatan.
- R.A.Kern, 1993, *Lagaligo*, yogyakarta, Gadjah Mada University Press,

White Hayden. (1984). *The Question Of Narrative In Contemporary Historical Theory*, History and Theory, Vol. 23, No. 1 Published by: Blackwell Publishing for Wesleyan University, URL: <http://www.jstor.org/stable/2504969>

White Hayden, 1975, *Metahistory: The Historical Imagination In Nineteenth-Century Europe*". Johns Hopkins University Press.



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN
KEBUDAYAAN



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X
7 - 10 NOVEMBER 2016