



DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN  
DIREKTORAT PELESTARIAN CAGAR BUDAYA  
DAN PERMUSEUMAN



PERKUMPULAN AHLI ARKEOLOGI  
INDONESIA

# Warisan Budaya Maritim Nusantara

Jakarta, 2018



# **Warisan Budaya Maritim Nusantara**





**Kumpulan Makalah  
Pertemuan Ilmiah Arkeologi (PIA) XIV  
Bogor, 24 – 27 Juli 2017**

# **Warisan Budaya Maritim Nusantara**

Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman  
Direktorat Jenderal Kebudayaan  
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

2018

# **Warisan Budaya Maritim Nusantara**

## **Penyunting dan Reviewer**

Supratikno Rahardjo  
Nies Anggraeni  
Titi Surti Nastiti  
Wiwin Djuwita Ramelan

## **Steering Committee**

Junus Satrio Atmodjo  
Judi Wahjudin

## **Desainer dan Penata Letak**

Ahmad Zuhdi Allam

Hak Cipta dilindungi oleh Undang-undang. Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini tanpa seizin dari penerbit.

Buku ini diterbitkan oleh Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman  
Direktorat Jenderal Kebudayaan  
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan  
Jl. Jenderal Sudirman, Jakarta Selatan

bekerja sama dengan  
Perkumpulan Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI)

ISBN 978-979-8250-61-3

Hak Cipta 2018  
Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman  
Direktorat Jenderal Kebudayaan  
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

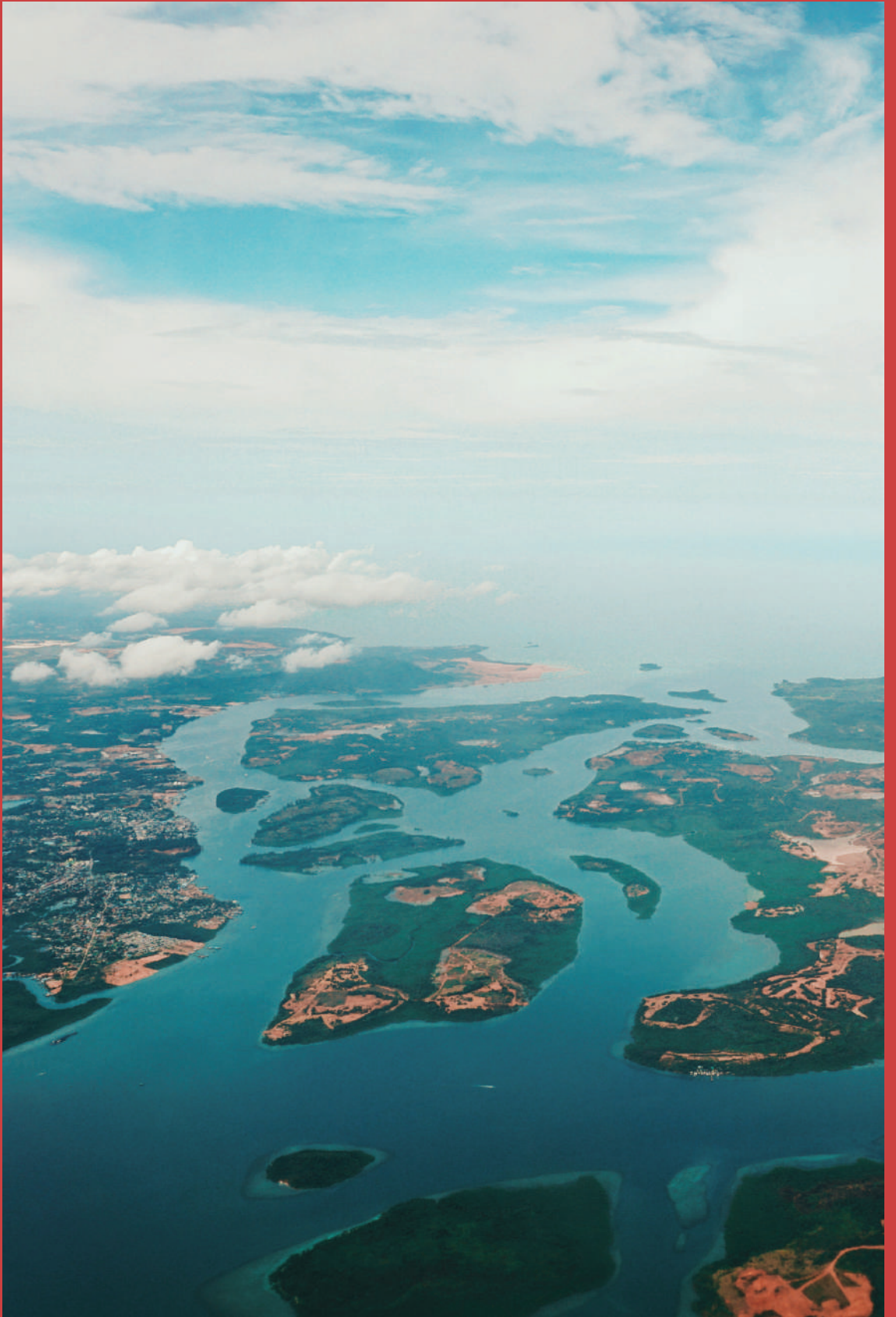
# PRAKATA

Buku Warisan Budaya Maritim Nusantara merupakan kumpulan makalah yang dibahas dalam Pertemuan Ilmiah Arkeologi (PIA) XIV pada tanggal 24-27 Juli 2017 di Bogor. PIA merupakan acara rutin Perkumpulan Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI) yang diselenggarakan dalam Kongres IAAI setiap tiga tahun. Pertemuan ilmiah ini merupakan ajang diskusi anggota IAAI dalam mengembangkan ilmu arkeologi, manajemen sumber daya arkeologi, dan kajian museum. Selain itu, PIA merupakan tolok ukur kemajuan arkeologi Indonesia dan pengembangan pelestarian warisan budaya.

PIA XIV mengusung tema “Perkembangan Arkeologi Kemaritiman”. Pemakalah diutamakan anggota IAAI, namun dapat pula mengundang para ahli dari ilmu lain yang terkait dengan arkeologi dan manajemen sumber daya arkeologi. Makalah yang membahas tema kemaritiman tersebut berjumlah 65. Dari jumlah 65 tersebut, sebagian telah diterbitkan di beberapa jurnal, sebagian dikembangkan lagi oleh penulisnya menjadi buku tersendiri, dan sebanyak 33 diterbitkan dalam buku ini. Topik bahasan dari 33 makalah tersebut dikelompokkan ke dalam “Identitas Budaya Maritim”, “Pengembangan Studi Kebudayaan Maritim”, dan “Pelestarian Sumberdaya Budaya Maritim”. Gambaran umum mengenai perkembangan kajian kemaritiman arkeologi Indonesia diuraikan dalam buku ini di bagian pengantar.

Dalam pelaksanaannya, penyusun dibantu oleh Sdr. Aliza Diniasti Saleh sebagai penerjemah abstrak. Buku Warisan Budaya Maritim Nusantara ini dapat terbit atas kerja sama IAAI dengan Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.

Jakarta, 20 Oktober 2018



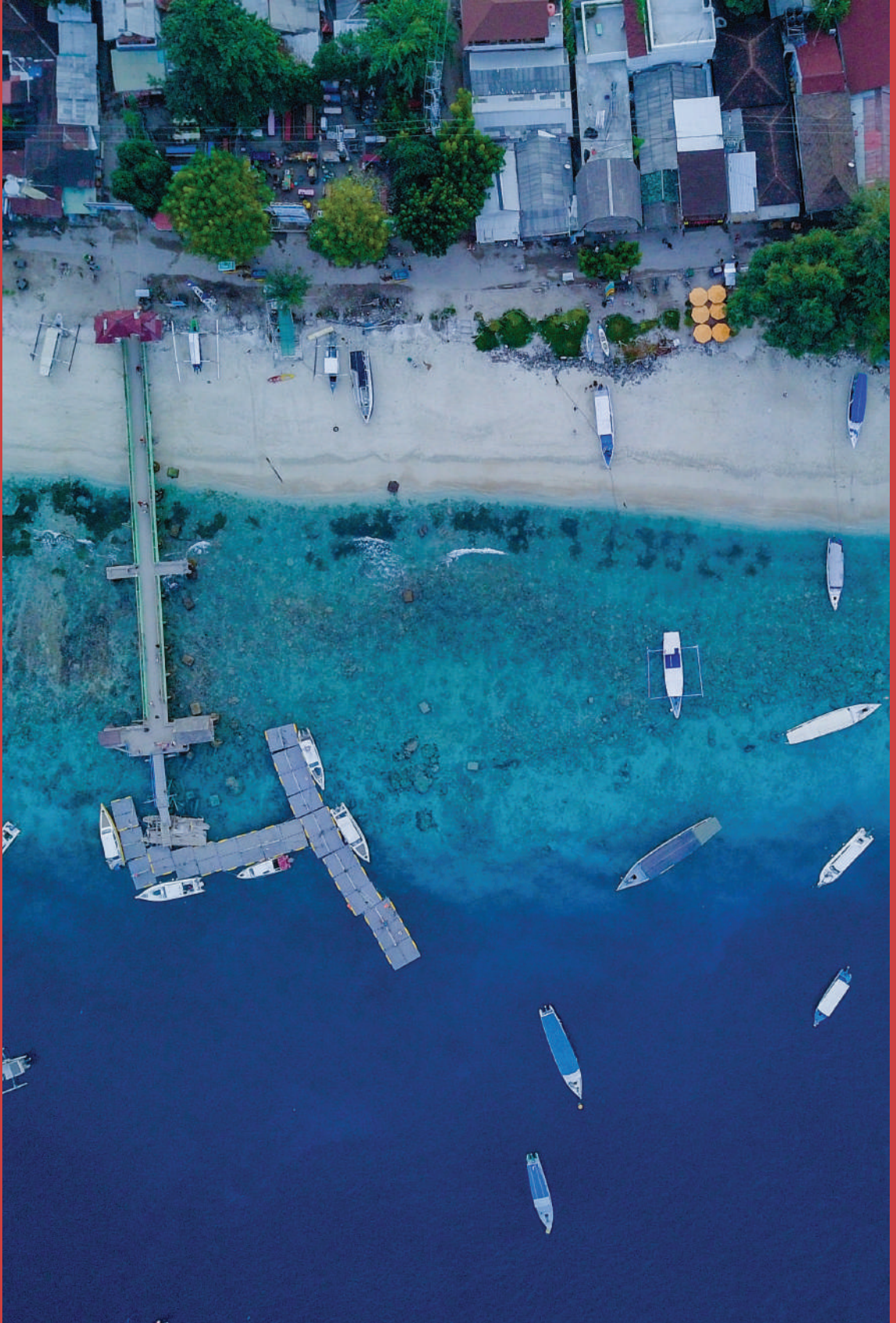
# DAFTAR ISI

<b>PRAKATA</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>vii</b>
<b>PENGANTAR</b>	<b>1</b>
1. Kajian Arkeologi Maritim di Indonesia: Sebuah Pengantar <i>Supratikno Rahardjo</i>	
<b>IDENTITAS BUDAYA MARITIM</b>	<b>14</b>
2. Perahu Muna: Jejak Budaya Maritim dari Gambar Cadas hingga Tradisi Sekarang <i>Ingrid H. E. Pojoh dan R. Cecep Eka Permana</i>	15
3. Aktivitas Kemaritiman Masa Kerajaan Sunda <i>Nanang Saptono</i>	26
4. Nenek Moyangku Seorang Pelaut: Menengok Kejayaan Kemaritiman Indonesia Masa Lampau <i>Gunadi Kasnowihardjo</i>	38
5. Tinjauan Awal Keramik dari Situs Pasar Ikan dalam Jalur Maritim <i>Ekowati Sundari</i>	53
6. Damar dalam Jaringan Perdagangan Masa Kerajaan Sriwijaya <i>Retno Purwanti</i>	60
7. Pemanfaatan Sumberdaya Laut dalam Lintas Budaya Prasejarah di Gua Pawon, Jawa Barat <i>Lutfi Yondri</i>	69
8. Alur Kedatangan Etnis Arab di Jawa <i>Masyhudi</i>	82
9. Pelabuhan Sungai Kota Kapur di Masa Lampau <i>Bambang Budi Utomo</i>	98

10. Peran dan Aktivitas Pelabuhan di Pedalaman: Studi Kasus di Desa Babakananyar, Kadipaten, Majalengka <i>Oerip Bramantyo Boedi</i>	116
11. Jejak-Jejak Perdagangan di DAS Musi pada Masa Sriwijaya <i>Sondang Martini Siregar</i>	123
12. Cakrawala Maṅḍala Dwīpāntara: Wawasan Kemaritiman Kerajaan Singhasari <i>Atina Winaya</i>	137
13. <i>Rock-Art</i> Perahu: Data Baru Kajian Maritim Awal di Kalimantan Selatan <i>Bambang Sugiyanto</i>	148
14. Rekonstruksi Kehidupan Maritim pada Masa Mataram Kuno berdasarkan Relief Candi Borobudur <i>Yudi Suhartono</i>	156
<b>PENGEMBANGAN STUDI KEBUDAYAAN MARITIM</b>	<b>166</b>
15. Mengenal Kehidupan Budaya Maritim Nusantara melalui Kajian Peninggalan Bawah Airnya <i>Lucas Partanda Koestoro</i>	167
16. Ampenan, Jejak Kehidupan Bahari Indonesia Timur <i>Sri Trisna Dewi Hartati</i>	181
17. Optimalisasi Kurikulum Arkeologi Maritim pada Jurusan Arkeologi di Perguruan Tinggi menuju Percepatan Perkembangan SDM yang Kompeten dan Profesional <i>Asyhadi Mufsi Sadzali</i>	189
18. Pustaka Laklak dan Unsur Kemaritiman yang Dikandungnya <i>Rita Margaretha Setianingsih</i>	205
19. Geostrategi Kepulauan Maya-Karimata: Telaah Arkeologi dan Sejarah Maritim <i>Eko Herwanto, Imam Hindarto, dan Nugroho Nur Susanto</i>	216
20. Pendekatan Teori Jaringan-Aktor ( <i>Actor-Network Theory</i> ) dan Konsep <i>Assemblage</i> dalam Kajian Arkeologi Maritim <i>Fadjar I. Thufail</i>	236
21. Sejarah Maritim dan Kekayaan Bawah Air Indonesia <i>Eko Punto Hendro</i>	246
22. Potensi Sumberdaya Arkeologi Maritim di Pesisir Pantai Tejakula, Buleleng, Bali <i>Wayan Sumerata, Gendro Keling, dan Ati Rati Hidayah</i>	261



<b>PELESTARIAN SUMBERDAYA BUDAYA MARITIM</b>	<b>272</b>
23. Upaya “Menjual” Jalur Pelayaran Bersejarah di Tiongkok, India, dan Indonesia <i>Berthold Sinaulan</i>	273
24. Dukun Kampong: Kajian Sosiologi dalam Pengelolaan Sumber Daya Arkeologi Maritim di Belitung. <i>Aryandini Novita</i>	283
25. Arkeologi Bawah Air: Antara Duit atau Data? <i>Andre Donas</i>	294
26. Manajemen Sumber Daya Budaya Maritim Indonesia: Studi Kasus Peninggalan Kebudayaan Hasil Pengangkatan Peninggalan Kapal-Kapal Bersejarah di Indonesia <i>Hutomo Putra</i>	305
27. Pelestarian Akar Budaya Bahari sebagai Daya Tarik Wisata Bahari: Budaya Bahari Kunci Mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia <i>Roby Ardiwidjaja dan Basuki Antariksa</i>	317
28. <i>Sandeq Race</i> : Eksistensi Ketanggungan Pelaut Mandar <i>Retno Handini dan Muhammad Ridwan Alimuddin</i>	332
29. Pengelolaan Situs Kapal USAT Liberty sebagai Objek Wisata Berbasis Kearifan Lokal di Desa Tulamben <i>I Wayan Gde Yadnya Tenaya</i>	340
30. Konservasi Keramik Bawah Air <i>Leliek Agung Haldoko, Yudi Suhartono, dan Arif Gunawan</i>	352
31. Pengembangan Arkeologi Maritim: Urgensitas Pelestarian Sumber Daya Arkeologi Maritim di Aceh dan Sumatera Utara <i>Deni Sutrisna</i>	363
32. Model Manajemen Sumber Daya Budaya Bawah Air Terintegrasi di Kepulauan Karimunjawa, Jawa Tengah <i>St. Prabhawa Dwi Putranto</i>	368
33. Jangan Takut Laut: Merajut Museum - Mendekatkan Laut <i>Punto A. Sidarto dan Andre Donas</i>	383



# Kajian Arkeologi Maritim di Indonesia: Sebuah Pengantar

**Supratikno Rahardjo**

Himpunan tulisan ini merupakan hasil dari kegiatan akbar IAAI, yaitu Pertemuan Ilmiah Arkeologi (PIA) yang diselenggarakan bersamaan dengan kongres IAAI XIV tahun 2017 di Bogor. Mengingat kongres ini bersifat nasional maka pesertanya berasal dari seluruh Indonesia, baik yang mewakili dunia akademis, peneliti, pelestari dan mereka yang aktif di komunitas-komunitas yang berkaitan dengan arkeologi dan cagar budaya. Berdasarkan makalah yang terkumpul dapat diketahui bahwa pikiran-pikiran yang termuat dalam buku ini dapat mewakili semua kelompok itu.

Pertemuan ilmiah Arkeologi (PIA) tahun 2017 agak berbeda dengan masa-masa sebelumnya dalam hal pemilihan tema yang dijadikan bahasan. Pada masa sebelumnya temanya bersifat umum sehingga setiap peserta dapat menyumbangkan tulisan tentang arkeologi apapun sesuai dengan minat dan keahliannya. Oleh karena itu hasilnya dapat menggambarkan tren perkembangan arkeologi Indonesia secara umum.

Kali ini temanya khusus, yaitu arkeologi kemaritimaan. Oleh karena itu hanya mereka yang memiliki minat pada permasalahan inilah yang dapat memberikan sumbangan. Faktanya cukup menarik untuk dicermati. Meskipun temanya khusus namun para peserta yang menyumbang makalah cukup banyak, lebih dari 50 orang, atau sekitar 6% dari seluruh anggota IAAI. Sebagian dari masalah-makalah tersebut tidak dimuat dalam buku ini karena telah diterbitkan lebih dahulu di tempat lain. Apakah makna dari antusiasme ini? Pertama, isu kemaritiman memang menarik karena sedang menjadi isu nasional. Ada gerakan pemikiran baru di kalangan elit pemerintahan yang menghendaki perubahan paradigma dalam orientasi pembangunan, yaitu dari pembangunan berbasis pertanian ke pembangunan berbasis kelautan (cf. Rahardjo 2010c) yang kemudian dikuatkan dengan munculnya gagasan pemerintah yang sedang berkuasa saat ini untuk membangun Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Sebab lain yang membuat tema ini menarik datang dari dunia arkeologi sendiri. Isu kemaritiman yang digagas pemerintah saat ini sebenarnya mendapat inspirasinya dari kejayaan masa lampau yang telah umum diketahui oleh ahli arkeologi Indonesia, yaitu kebesaran kerajaan Sriwijaya dan Majapahit. Para ahli arkeologi prasejarah juga akrab dengan isu kemaritiman yang dikaitkan dengan asal usul bangsa Indonesia sekarang sebagai



pelaut ulung yang dikenal dengan sebutan bangsa penutur bahasa Austronesia (Simanjuntak dkk. 2006). Para ahli arkeologi juga akrab dengan sejarah perdagangan rempah-rempah yang menjadi kekuatan penggerak terbentuknya jaringan perdagangan sejak awal abad Masehi hingga kedatangan bangsa-bangsa Barat (Leur, 1955; Meilink-Roelofs, 1962; Ptak 1992). Sebab lainnya yang membuat tema ini menarik minat juga berasal dari dunia arkeologi, yaitu fenomena perburuan barang-barang kuno berharga yang berasal dari kapal yang tenggelam. Kegiatan perburuan “harta karun” ini telah diketahui sejak tahun 1960-an namun mulai dieksplorasi secara besar-besaran sejak awal tahun 1980an yang disusul dengan pembentukan lembaga pemerintah sebagai reaksinya, yaitu Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam (1989) yang sering dikenal nama singkatnya, PANNAS-BMKT (cf. Supardi 2008). Sayangnya lembaga ini justru menimbulkan tanggapan kontroversial dari sudut pandang arkeologi maritim karena fungsi lembaga ini bukan melindunginya untuk kepentingan pembangunan kebudayaan, melainkan memanfaatkannya sebagai barang komoditi yang dijual secara komersial melalui balai-balai lelang (Rahardjo 2010a, 2019b). Faktor-faktor itulah yang tampaknya mempengaruhi tanggapan peserta yang tampak antusias. Makalah-makalah yang terkumpul dalam buku ini juga mencerminkan latar belakang situasi itu.

Berdasarkan fakta-fakta itu dapatkah dikatakan bahwa pemilihan topik arkeologi kemaritiman setidaknya dipengaruhi oleh pertimbangan politik aktual, latar belakang perkembangan penelitian arkeologi dan masalah pelestarian cagar budaya bawah air. Tulisan pengantar ini hendak menyampaikan tiga hal, yaitu ruang lingkup arkeologi maritim, tinjauan umum makalah-makalah yang dimuat dalam buku ini, dan pandangan penulis tentang masa depan arkeologi maritim di Indonesia.

### **Arkeologi Maritim dan Manajemen Sumber Daya Arkeologi Bawah Air**

Sebenarnya minat manusia terhadap peninggalan-peninggalan masa lampau yang berada di bawah perairan telah lama muncul sejak zaman Romawi kuno, namun kehadiran arkeologi maritim sebagai disiplin ilmu masih relatif baru. Bahkan di Inggris sebagai salah satu pusat perkembangan arkeologi maritim dunia, literatur yang memuat rumusan secara jelas mengenai pengertian dan cakupan kajian arkeologi maritim baru muncul pada akhir tahun 1970-an, yaitu karya Muckelroy yang berjudul *Maritime Archaeology* (1978). Buku-buku sebelumnya menggunakan judul *Underwater Archaeology*, *Archaeology Underwater* atau *Archaeology Beneath The Sea* (Bass 1976). Oleh Muckelroy istilah *underwater archaeology* kemudian diberi penjelasan yang sedikit berbeda dengan *maritime archaeology*.

Dalam bukunya itu Muckelroy (1978: 4) mendefinisikan *maritime archaeology* (arkeologi maritim) sebagai “*a scientific study, through the surviving material evidence, of all aspects of seafaring: ships, boats, and their equipments; cargoes, catches, or passengers carried on*

*them, and the economic system within which they were operating; their officers and crew, especially utensils and other possessions reflecting their specialized lifestyle.*” Sedikit berbeda dengan *maritime archaeology*, istilah *underwater archaeology* (arkeologi bawah air) mempelajari masa lalu melalui peninggalan arkeologi yang berada di bawah air, baik yang berkaitan dengan kemaritiman maupun tidak. Sedangkan arkeologi maritim tidak hanya mempelajari peninggalan masa lampau yang berada di bawah air tetapi juga di daratan yang memiliki kaitan dengan budaya kemaritiman.

Muckelroy membagi cakupan arkeologi maritim dibagi menjadi dua, yaitu apa yang disebut sebagai *archaeology of shipwrecks* (arkeologi kapal karam/bangkai kapal), dan *archaeology of maritime culture* (arkeologi kebudayaan maritim). Bagian pertama mengkaji faktor-faktor yang menyebabkan kapal tenggelam, bagaimana proses-proses kapal mengalami disintegrasi hingga terbenam di dasar perairan, dan dinamika yang kemudian terjadi terhadap kapal, muatan dan lingkungan bawah laut di sekitarnya sepanjang waktu. Bagian kedua mengkaji tiga aspek, yaitu (1) kapal sebagai mesin dan alat transportasi yang secara khusus mengkaji aspek teknologi rancang bangun kapal (*shipbuilding technology*), (2) perang laut yang mengkaji kapal sebagai bagian dari sistem militer; (3) perdagangan maritim mengkaji kapal sebagai bagian dari sistem ekonomi (desain, peralatan, dan muatan), dan (4) komunitas kapal yang mengkaji kapal sebagai ruang komunitas yang tertutup dengan cirinya sendiri yang berkaitan dengan sistem hierarki, kebiasaan dan konvensi-konvensinya. Mengikuti rumusan ini, wilayah laut dan objek kapal beserta muatannya merupakan fokus utama kajian arkeologi maritim.

Berdasarkan definisi dan ruang lingkupnya tampak jelas bahwa fokus utama arkeologi maritim adalah kajian tentang sistem-sistem teknologi, politik, militer, ekonomi dan budaya yang berkaitan dengan keberadaan kapal, muatan dan peralatannya. Pemahaman arkeologi maritim seperti ini sesungguhnya masih diikuti oleh ahli arkeologi maritim lain, yaitu Jeremy Green yang dimuat dalam bukunya yaitu *Maritime Archaeology: A practical handbook* (2004).

Meskipun demikian terdapat pandangan lain yang merumuskan arkeologi maritim dengan pengertian yang lebih luas. Delgado, misalnya merumuskan arkeologi maritim sebagai studi interaksi manusia dengan laut, danau, dan sungai melalui peninggalan material dalam berbagai manifestasi yang berkaitan dengan budaya maritim, diantaranya adalah kendaraan air, fasilitas-fasilitas di tepian pantai, muatan kapal, hingga pemukiman dan kepercayaan masyarakat maritim (Delgado, 1997, cf. Ruppe 2002). Pengertian semacam ini pula yang kemudian dirumuskan dalam ensiklopedia umum Wikipedia (diunduh 9 Oktober 2018) yang mendefinisikan *maritime archaeology* atau *marine archaeology* sebagai “*a discipline within archaeology as a whole that specifically studies human interaction with the sea, lakes and rivers through the study of associated physical remains, be they vessels, shore-side*

*facilities, port-related structures, cargoes, human remains and submerged landscapes”.*

Cakupan objek dan subjek arkeologi maritim dalam arti luas sebagaimana dikemukakan di atas secara kebetulan sejajar dengan konsep sumberdaya budaya maritim sebagaimana dirumuskan oleh para ahli arkeologi Indonesia. Di dalam rumusan itu dimasukkan ke dalamnya unsur-unsur kosmologi dan mitologi, taksonomi perairan (laut, sungai dll), teknologi perkapalan dan pelayaran, muatan kapal, komunitas maritim, pelabuhan, mercu suar, masyarakat dan pemukiman maritim (Sedyawati 2005 dan Mundardjito 2005, cf. Atmojo 2017).

Mengingat wilayah kepulauan Indonesia memiliki karakter yang kompleks dari segi sifat kemaritimannya, baik dari segi lingkungan fisik maupun komunitasnya, maka rumusan konsep arkeologi maritim dengan cakupan yang luas lebih cocok untuk digunakan.

Arkeologi Maritim, sebagaimana disiplin ilmu induknya, tidak hanya mengkaji aspek pengembangan ilmu semata-mata, tetapi juga menjangkau aspek baru yang sebelumnya kurang diperhatikan, yaitu perlindungan, pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya arkeologi dan hasil-hasil penelitiannya untuk kepentingan publik. Di dalam buku *Maritime Archaeology: A practical handbook* yang telah disebut sebelumnya, dimuat bagian khusus dengan judul *Cultural Resource Management*. Isinya memuat prosedur pendokumentasian dan pengelolaan peninggalan arkeologi bawah air untuk tujuan perlindungan dan pemanfaatan publik serta cara-cara melibatkan para pemangku kepentingan dalam pelestariannya (Green 2004). Dengan demikian jelas bahwa arkeologi maritim mencakup unsur pengembangan keilmuan dan unsur perlindungan dan pemanfaatan untuk kepentingan publik.

Makalah-makalah yang dihimpun dalam buku ini hanya sedikit yg memuat rumusan definisi arkeologi maritim. Namun demikian tampak bahwa tulisan-tulisannya yang mencakup banyak aspek kemaritiman dapat mewakili konsep arkeologi maritim dalam arti luas. Memang tidak semua aspek arkeologi maritim dibahas, namun secara keseluruhan mewakili minat pada pengembangan ilmu maupun kegiatan pelestarian.

Buku ini tidak diberi judul Arkeologi Kemaritiman, atau Arkeologi Maritim, sebagaimana tema yang memayunginya, melainkan *Warisan Budaya Maritim Nusantara*. Maksudnya bukan untuk menghindari konotasi yang terlalu teknis ilmiah, tetapi lebih menekankan pada aspek substansi yang dihasilkan dari kegiatan ilmiah. Pertemuan Ilmiah Arkeologi XIV di Bogor menghasilkan pengetahuan tentang kebudayaan maritim nusantara, baik berupa nilai-nilai, kepercayaan-kepercayaan, dan strategi-strategi hidup yang merupakan aspek warisan budaya tak berwujud (*intangible*), sedangkan aspek-aspek material yang memiliki nilai penting dan menjadi sumber daya arkeologi merupakan warisan budaya yang berwujud (*tangible*). Keduanya merupakan unsur yang tidak terpisahkan sebagai bagian integral dari warisan budaya maritim bangsa Indonesia yang secara khas dikenal dengan sebutan Nusantara.



## **Identitas budaya, pengembangan studi, dan pelestarian sumber daya budaya.**

Buku kumpulan tulisan ini dibagi ke dalam bagian, yaitu Bab I dengan judul Identitas Budaya Maritim, Bab II Pengembangan Kajian Budaya Maritim, dan Bab III Pelestarian Sumber Daya Budaya Maritim. Dalam tulisan pengantar ini tinjauan terhadap tulisan tidak disusun berdasarkan urutan penulisan artikel, tetapi berdasarkan kemiripan topik-topik yang dibahas.

**Bab I** memuat tulisan-tulisan dengan fokus pada upaya-upaya untuk menelusuri jejak-jejak tradisi maritim bangsa Indonesia yang tinggal di wilayah nusantara. Beberapa tulisan berupaya menjawab pertanyaan tentang asal-usul, misalnya kapan suatu tradisi muncul, mengapa suatu tempat memperlihatkan karakteristik yang khas, dan ekspresi budaya atau perilaku seperti apa yang menjadi penanda atau menjadi simbol masyarakat maritim tertentu.

Tulisan Ingrid H. Pojoh dan R. Cecep Eka Permana mencoba menelusuri bentuk-bentuk awal perahu dari seni cadas di gua-gua Sulawesi Tenggara. Perahu-perahu inilah yang menjadi penanda khas dari masyarakat penutur bahasa Austronesia. Tulisan dengan tujuan yang sama dimuat juga dikemukakan oleh Bambang Sugiyanto dengan kasus seni cadas di Kalimantan Selatan. Sementara itu Gunadi Kasnowihardjo berupaya menelusuri tradisi kemaritiman lebih awal lagi, yaitu sejak masa kehidupan homo erektus hingga munculnya pemerintahan kerajaan-kerajaan pada masa sejarah. Usaha untuk mengenali ciri-ciri kehidupan kemaritiman juga ditunjukkan dalam tulisan Lutfi Yondri melalui kajian terhadap kehadiran jenis kerang-kerang laut di Gua Pawon di pedalaman Jawa Barat.

Penyumbang tulisan lainnya lebih tertarik pada upaya menelusuri asal-usul dan karakteristik suatu wilayah atau pemukiman yang ditimbulkan oleh aktivitas kemaritiman. Sondang M Siregar menelusuri jejak pelayaran melalui jalur selat Malaka dan sungai Musi. Pengaruh perdagangan maritim yang telah berlangsung sejak abad ke-1 M tersebut pada gilirannya mendorong berdirinya pusat-pusat pemerintahan yang penting di aliran sungai Musi, terutama pada masa Sriwijaya. Upaya serupa dilakukan oleh Mashudi dengan mengambil kasus perkembangan pemukiman di Pantai Utara Jawa Tengah dan Jawa Timur. Kehadiran bangsa Arab melalui misi dagang dan dakwah Islam di sepanjang pesisir utara Jawa mempengaruhi corak landscape budaya pemukiman di wilayah tersebut.

Perhatian penulis juga ditujukan kepada peran pelabuhan sebagai titik penting yang menjadi penghubung masyarakat setempat dengan dunia luar. Bambang Budi Utomo mengambil kasus Pelabuhan Kota kapur sebagai pusat pemukiman yang dibentuk oleh proses adaptasi, baik dengan lingkungan setempat maupun dengan dunia luar. Berdasarkan bukti-bukti sejarah dan data arkeologi ditunjukkan bahwa corak pemukiman di pelabuhan ini dipengaruhi oleh aktivitas penambangan timah serta hadirnya pengaruh budaya luar sejak abad ke-7, baik dari Jawa, Asia Tenggara maupun China. Hal serupa dilakukan oleh Oerip

Bramantyo dengan mengambil kasus pelabuhan Babakananyar di pedalaman Jawa Barat. Menurutnya kehidupan di tempat tersebut tidak lepas dari pengaruh aktivitas komersial pada masa Hindia Belanda, yaitu dibukanya perkebunan tebu dan didirikannya pabrik Gula di wilayah tersebut.

Kajian arkeologi maritim dengan kasus pelabuhan juga dilakukan oleh Ekowati Sundari dengan mengambil kasus situs Pasar Ikan melalui analisis keramik. Berdasarkan analisis data arkeologi yang ditunjang dengan data sejarah dapat ditelusuri jejak sejarah pelabuhan penting yang kini dikenal sebagai pelabuhan Sunda Kelapa. Tempat ini semula merupakan pelabuhan kecil pada masa Pajajaran kemudian berkembang menjadi pelabuhan internasional yang besar pada masa Hindia Belanda. Pesang surut yang dialami oleh pelabuhan ini dipengaruhi oleh dinamika perdagangan internasional dengan komoditi utama keramik, kain sutera dan rempah-rempah.

Upaya mengidentifikasi corak kehidupan masyarakat Maritim pada masa Hindu Buddha dilakukan oleh Yudi Suhartono dengan memanfaatkan data relief candi Borobudur dari sekitar pertengahan abad ke-9. Menurutnya kehidupan masyarakat maritim saat itu ditandai oleh upaya untuk memanfaatkan sumber daya lingkungan dengan mengembangkan peralatan tangkap, perahu, atau kapal serta menjualnya ke pasar sebagaimana yang berlangsung hingga kini.

Berbeda dengan penulis lainnya, Atina Winaya menyajikan tulisan tentang awal mula konsep “nusantara” sebagai gagasan untuk menyatukan wilayah kekuasaan dalam sistem pemerintahan. Konsep ini merupakan manifestasi kesadaran sebuah Negara atas wilayah maritim yang berada di bawah kewenangannya. Menurutnya konsep ini telah diperkenalkan pada masa Singhasari yang kemudian diadopsi dan dikembangkan pada masa Majapahit.

**Bab II** terdiri dari tulisan-tulisan dengan fokus pada studi-studi awal dalam rangka memperluas dimensi-dimensi kemaritiman yang masih sedikit mendapat perhatian, baik dalam bentuk kerangka konseptual maupun riset-riset pendahuluan. Lucas P. Koestoro mengemukakan gagasan perlunya memanfaatkan potensi peninggalan arkeologi bawah air untuk merekonstruksi sejarah kebudayaan Indonesia. Menurutnya pengalaman bangsa Indonesia sejak periode prasejarah hingga masa kedatangan bangsa Barat memberi pengaruh pada tingkat kompleksitas kebudayaan maritim. Usulan lainnya berupa kerangka konseptual diajukan oleh Fadjar I Thufail. Menurutnya teori jaringan aktor dan konsep assemblage dapat memberi penjelasan tentang peran teknologi dalam mengubah struktur dan perilaku manusia. Pendekatan ini dinilai cocok untuk penelitian yang memperhatikan pengetahuan astronomi dan geografi maritim.

Kerangka konseptual yang didasarkan atas studi kasus dikemukakan dalam tulisan bersama oleh Eko Herwanto, Imam Hindarto dan Nugroho N. Susanto. Menurutnya pendekatan geostrategi (geografi, politik, ekonom) dapat digunakan untuk menjawab

permasalahan tentang mengapa Kepulauan Maya-Karimata menempati posisi penting pada masa lalu. Sementara itu Eko Putro Hendro mengajukan usulan penggunaan pendekatan sejarah untuk mengkaji kehidupan maritim pada periode kolonial. Menurutnya, dengan memanfaatkan sumber arsip dan tinggalan kapal kolonial yang tenggelam dapat diungkapkan pengaruh kolonialisme terhadap tradisi maritim nusantara dan sebaliknya pengaruh perlawanan bangsa nusantara dan musuh-musuh VOC terhadap fenomena banyaknya kapal-kapal VOC yang tenggelam.

Kajian lain yang memberi fokus pada masa dan lokasi khusus dilakukan oleh Sri Trisna Dewi Hartati. Dengan mengambil kasus pelabuhan Ampenan dan kawasan lain di Lombok dilakukan riset untuk mengenali peran tempat ini dalam konteks sejarah maritim nusantara dan dunia serta pengaruh pengalaman sejarah maritim terhadap landskan budaya Lombok, baik pengaruh dari kehadiran berbagai kelompok etnis nusantara maupu masuknya etnis lain dari luar nusantara. Studi kasus lain dikemukakan oleh Rita Margaretha dengan mengambil data utamanya berupa sastra lokal dari daerah Batak yang dikenal dengan nama Pustaka Laklak. Menurutnya sumber data yang langka ini perlu dimanfaatkan segera sebelum menghadapi kepunahan. Meskipun isinya memuat kepercayaan keagamaan namun di dalamnya memuat informasi kemaritiman yang berkaitan dengan tradisi setempat.

Sementara itu Asyhadhi Mufsi mengemukakan hasil evaluasi kurikulum arkeologi maritim yang diberikan oleh perguruan-perguruan tinggi di Indonesia dan mengusulkan standar kompetensi yang dapat mengoptimalkan sumber daya manusia untuk mendorong perkembangan arkeologi maritim di Indonesia.

Melalui survey bawah air, Wayan Sumerata, Gendro Keling, Ati Rati Hidayah melakukan kajian awal di wilayah perairan pesisir Tejakula, Bali Utara. Hasilnya menunjukkan bahwa sumber data arkeologi maritim yang ditemukan mendukung asumsi bahwa pada masa lalu tempat ini telah berkembang menjadi pusat aktivitas maritim yang ramai dalam pelayaran, regional dan internasional.

**Bab III** mencakup tulisan-tulisan dengan fokus pada masalah-masalah yang berkaitan dengan berbagai upaya dalam rangka pelestarian peninggalan arkeologi maritim atau cagar budaya bawah air, baik yang berhubungan dengan upaya perlindungan, pengembangan, pemanfaatan, dan pengelolaannya.

Kajian yang berkaitan dengan upaya perlindungan dan pemanfaatan peninggalan arkeologi maritim dikemukakan oleh Hutomo Putra. Kasus yang menjadi perhatian utama adalah permasalahan eksplorasi komersial terhadap benda berharga asal muatan kapal yang tenggelam (BMKT). Menurutnya kegiatan eksplorasi yang berlangsung di Indonesia tidak banyak melibatkan tenaga profesional di bidang arkeologi. Hal ini menyebabkan tidak adanya kontribusi pemanfaatan jangka panjang dan menimbulkan pelanggaran etika. Untuk mengatasinya diajukan usulan cara-cara yang dapat mengatasi permasalahan tersebut, yaitu

meratifikasi Konvensi UNESCO 2001 tentang Pelindungan Warisan Budaya Bawah Air, membenahi kerangka hukum, dan melakukan kerjasama penelitian dengan Negara-negara yang telah mapan dalam pengembangan arkeologi maritim.

Gagasan untuk mengatasi konflik kepentingan terhadap BMKT juga dikemukakan oleh Andre Donas dengan mengusulkan cara-cara yang digunakan dalam masyarakat yang menganut demokrasi liberal. Menurutnya, konflik kepentingan antara nilai-nilai ekonomi yang menjadi alasan pemburu BMKT untuk memperdagangkannya dengan nilai-nilai ilmu pengetahuan yang menjadi alasan para ilmuwan untuk melindunginya dapat dipertemukan. Baginya dapat diterima suatu kegiatan komersialisasi BMKT jika tuntutan standar ilmiah untuk kepentingan ilmu pengetahuan dapat dipenuhi.

Gagasan untuk melakukan pengembangan dalam rangka pemanfaatan warisan budaya maritim dikemukakan oleh Berthold D. H. Sinaulan. Menurutnya Indonesia dapat mempromosikan jalur pelayaran maritim yang dikenal dengan sebutan “jalur rempah” sebagaimana dilakukan oleh China dalam mempromosikan “jalur sutera” atau oleh India dengan “jalur Meusam”. Ia mengusulkan agar para ahli arkeologi dapat melakukan upaya-upaya ke arah itu. Upaya semacam itu penting dilakukan karena dapat memberi pengaruh kepada peningkatan rasa bangga sebagai bangsa Indonesia dan dapat mendatangkan devisa.

Tulisan lainnya menyoro to cara-cara apa yang dapat digunakan untuk melestarikan tradisi dan identitas kemaritiman. Retno Handini bersama Muhammad R. Alimuddin mengambil kasus program *Sandeq Race* untuk melestarikan tradisi maritim suku Mandar. Perahu *sandeq* adalah jenis perahu layar bercadik yang telah lama digunakan nelayan Mandar untuk mencari ikan atau sebagai alat transportasi antar pulau. Seiring perkembangan jaman, *sandeq* yang awalnya untuk mencari ikan tergusur dengan perahu-perahu bermesin. Melalui event pariwisata dalam bentuk *Sandeq Race* tradisi perahu warisan nenek moyang mereka dapat dilestarikan.

Sedangkan Roby Ardiwijaya bersama Basuki Antariksa menempatkan permasalahan yang sama dalam kerangka yang lebih luas. Menurutnya identitas kemaritiman nusantara memiliki variasi yang mencerminkan keanekaragaman etnis Indonesia. Oleh karena itu cara yang efektif untuk melestarikannya adalah dengan memanfaatkan program pariwisata bahari sebagai instrumen yang strategis, terutama di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.

Melalui pendekatan yang lebih khusus Aryandini Novita mengusulkan perlunya mempertimbangkan peran tokoh adat dalam upaya melestarikan dan menjaga nilai-nilai kemaritiman. Melalui kajiannya di Belitung, ditunjukkan bagaimana peran tokoh adat yang disebut dukun kampung dapat melindungi sumberdaya maritim dengan cara menanamkan nilai-nilai budaya maritim yang terkandung di dalamnya. Melalui kasus yang berbeda, I Wayan Gde Nyadnya T menunjukkan contoh bagaimana tradisi lokal dapat memberi kontribusi dalam pelestarian sumberdaya maritim dan sekaigus meningkatkan kesejahteraan

masyarakat. Kasus yang menjadi perhatiannya adalah pemanfaatan dan pengelolaan *USAT Liberty* sebagai objek wisata berbasis kearifan lokal di perairan Tulamben, Bali.

Melalui kajian museum-museum di Indonesia, Punto A. Sidarto dan Andre Donas mengemukakan pendapat bahwa karakter budaya maritim bukankah karakter bangsa Indonesia sekarang. Oleh karena itu nilai-nilai maritim yang dahulu dimiliki oleh nenek moyang kita perlu dibangun kembali dengan cara merevitalisasi dengan menghidupkannya kembali nilai-nilai yang relevan. Dalam upaya ini perlu melibatkan peran museum-museum di seluruh Indonesia, baik melalui pameran bertema maritim yang dapat dipertukarkan secara bergilir dan melalui program publik yang melibatkan partisipasi masyarakat.

Dani Sutrisna menyajikan informasi umum tentang potensi peninggalan arkeologi maritim di wilayah kerja Balai Pelestarian Cagar Budaya Aceh dan Sumatera Utara. Butibukti yang berasal dari periode yang sangat panjang dapat dijadikan sumberdata untuk mengenali jati diri bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim, namun karena kurang perhatian maka sumber daya arkeologi maritim itu banyak dijadikan sasaran pencurian. Saran yang diusulkan untuk melindunginya adalah dengan melakukan kajian pengembangan dalam rangka menggali potensinya.

Sementara itu St. Prabawa S. Putranto mengusulkan perlunya mengembangkan sistem pengelolaan sumber daya maritim secara terintegrasi. Melalui studi kasus di kawasan Kepulauan Karimunjawa (Jawa Tengah) ia mengusulkan model pengelolaan yang mengintegrasikan sumber daya budaya maritim dan sumber daya alam laut.

Sumbangan tulisan yang berbeda dengan lainnya ditulis bersama oleh Liliek A. Haldoko, Yudi Suhartono dan Arief Gunawan. Fokusnya adalah konservasi peninggalan arkeologi maritim yang sering ditemukan di dalam kapal yang tenggelam, yaitu keramik. Sebagai sumber sejarah benda ini sangat penting karena potensinya dalam memberi informasi kesejarahan, namun seringkali dijumpai dalam keadaan rusak sebagai akibat dari proses penggarapan dan endapan karang. Melalui kajian ini ditunjukkan bagaimana caranya memulihkan kondisi artefak agar nilai pentingnya dapat dimunculkan kembali.

### **Masa Depan Arkeologi Maritim: antara Cerah dan Gelap**

Seluruh penyumbang makalah adalah bangsa Indonesia yang mungkin sekali telah mewarisi kisah-kisah nenak moyang bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim. Bahwa seluruhnya penulisnya adalah para ahli arkeologi tentu juga mewarisi kelompok ilmuwan yang memiliki pengetahuan sama yang lebih komprehensif daripada masyarakat pada umumnya, baik tentang asal-usulnya sebagai bangsa maritim maupun pengetahuannya tentang kejayaan masa lampau nenak moyang yang disimbolkan melalui kemegahan kerajaan Sriwijaya dan Majapahit. Pencapaian yang membanggakan masa lampau itu agaknya tidak dirasakan oleh sebagian besar bangsa Indonesia saat ini, yaitu sebagai “negara berkembang” yang bahkan

posisinya di bawah beberapa Negara kecil di wilayah Asia Tenggara. Oleh karena itu harapan akan bangkit kembalinya Indonesia sebagai negara maritim yang maju dan kuat memicu munculnya minat baru para penulis yang dalam waktu pendek dapat membuat tulisan dengan tema kemaritiman. Jika asumsi ini benar maka perkembangan arkeologi maritim memiliki prospek yang baik. Harapan seperti ini mendapat momen yang sangat kondusif karena kebijakan pemerintah yang kini berkuasa mendorong agar riset-riset bertema maritim lebih banyak dilakukan dalam rangka menyokong program pemerintah untuk mengembangkan budaya maritim sebagai bagian dari program mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sejumlah naskah kebijakan, buku ilmiah, jurnal atau kumpulan tulisan, majalah, dan seminar-seminar yang ditulis oleh para arkeolog atau melibatkan para arkeolog telah dipublikasi, baik atas nama pribadi maupun lembaga pemerintah, misalnya Puslit Arkenas (Rencana Induk Penelitian), Direktorat PCBM (Jurnal Peninggalan Bawah Air, Varuna), Dewan Kemaritiman Indonesia (Ocean Culture Policy), untuk menyebut beberapa). Lembaga swasta yang menaruh minat pada kebijakan maritim adalah Yayasan Suluh Nuswantara Bakti (Visi Maritim Indonesia). Program-program publik dalam bentuk pameran-pameran dengan tema kemaritiman juga telah diselenggarakan oleh berbagai pihak, baik yang disponsori oleh pemerintah maupun swasta atau keduanya.

Sambutan yang luar biasa ini memberi harapan yang lebih cerah tentang masa depan arkeologi maritim. Lembaga-lembaga pemerintah yang berurusan dengan arkeologi, yaitu Puslit arkenas, Balai Arkeologi, direktorat PCBM dan BPCB telah menambah tugas baru di bidang penelitian arkeologi maritim dan pelestarian warisan budaya bawah air. Kebijakan ini berdampak pada peningkatan jumlah dan kemampuan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi untuk menyelam secara profesional dan telah disertifikasi (Widiati 2012).

Namun demikian kita juga harus mewaspadaai apa yang dapat terjadi pada masa depan dengan bertanya? Apakah tidak mungkin bahwa kondisi masa depan arkeologi maritim di Indonesia dapat berubah ke arah yang lebih gelap? Kemungkinan seperti itu dapat saja terjadi jika kita menyadari kenyataan-kenyataan penting berikut ini. Pertama, lembaga-lembaga riset dan pendidikan yang memiliki perhatian pada masalah kemaritiman umumnya adalah lembaga pemerintah. Kita perlu mewaspadaai adanya kemungkinan bahwa kebijakan pemerintah yang akan datang bisa bergeser atau mungkin bahkan mengubah orientasinya. Misalnya tema kemaritiman tidak lagi menjadi prioritas. Jika hal ini terjadi riset-riset utama yang berbasis APBN atau APBD dengan sendirinya akan berkurang secara signifikan karena akan dialihkan pada sektor lain yang menjadi prioritas baru. Kedua, perkembangan arkeologi maritim Indonesia sangat ditentukan oleh ketersediaan data utamanya, yaitu peninggalan arkeologi maritim yang sumber utamanya adalah sisa-sisa kapal yang tenggelam bersama muatannya. Tren yang tampaknya belum berhenti hingga kini adalah bahwa situs-situs yang memuat bukti-bukti itu semakin habis dijarah para pemburu harta karun. Potensi untuk



rusak atau hilang semakin besar karena sebagian besar terdapat di perairan dangkal (kurang dari 50 meter) sehingga nelayan biasa dapat melakukan penyelaman dengan peralatan sederhana. Bahkan dalam perairan yang cukup dalam pun kini tidak menjadi masalah karena teknologi penyelaman yang canggih dengan harga yang tidak terlalu mahal dengan mudah dapat dioperasikan oleh perusahaan-perusahaan yang mencari keuntungan dari upaya perburuan harta karun.

Gambaran nilai komersial hingga triliunan rupiah dari benda berharga dari kapal tenggelam (BMKT) di bawah laut nusantara telah menjadi keyakinan umum para investor. Jangan pula dilupakan bahwa lembaga pemerintah yang diberi wewenang untuk melakukan fungsi pemanfaatan komersial terhadap BMKT masih ada hingga kini. Perlu pula diingat bahwa peninggalan arkeologi maritim tidak hanya BMKT, tetapi juga kapal-kapal besar peninggalan Perang Dunia II. Nasibnya juga sama karena para penjarah telah memanfaatkannya sebagai barang rongsokan yang memiliki nilai komersial. Sementara itu lembaga pemerintah yang memiliki fungsi melestarikan cagar budaya bawah air masih belum mampu mencegahnya, bahkan pemerintah belum meratifikasi konvensi UNESCO tahun 2001 tentang Pelindungan warisan budaya bawah air. Tidak adanya tekanan internasional ini menjadikan Negara dapat meneruskan program komersialisasi BMKT dan para penjarah tetap leluasa mencuri sisa-sisa kapal perang. Jika hal ini tidak dapat dihentikan maka harapan kita akan masa depan arkeologi maritim lebih cerah hanya akan menjadi mimpi belaka.

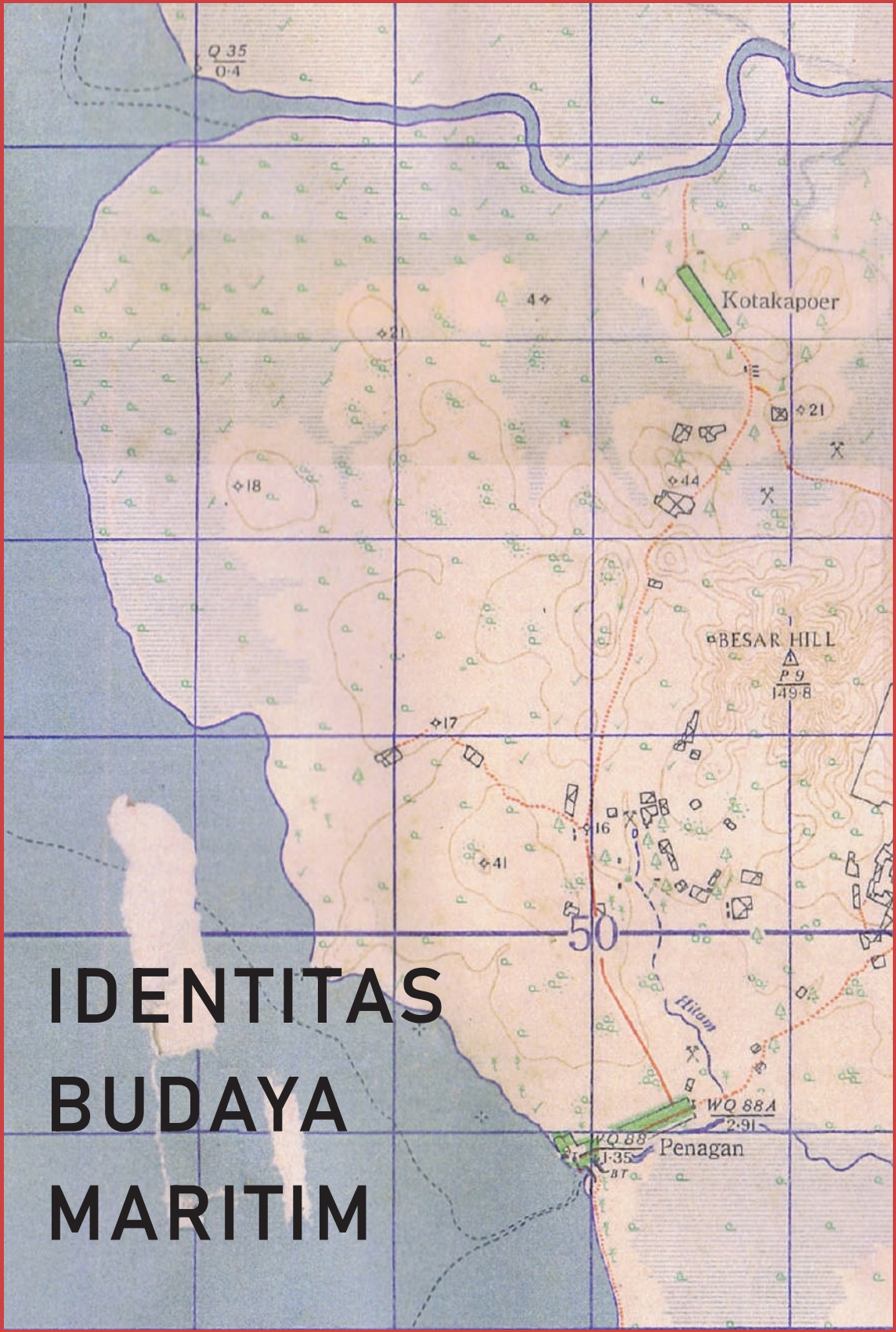
## **Daftar Pustaka**

- Atmodjo, Junus Satrio. (2017) *Landskap Pemukiman Rawa Pesisir Masyarakat Jambi Abad XI-XIII*. Disertasi, Depok, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.
- Bass, George, F. (1976) *Archaeology Beneath The Sea*. New York dll: Harper Colophone Book.
- Delgado, James P. (1997) *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*. London, British Museum Press.
- Green, Jeremy. (2004) *Maritime Archaeology. A Technical Handbook (2nd edition)*. London, Elsevier Academic Press.
- Kantor Menteri Koordinator Bidang Politik dan Keamanan Republik Indonesia. 1989. Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 43 Tahun 1989 tentang Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam. Jakarta.
- Leur, J. C. van. (1955) *Indonesian Trade and Society*. The Hague, Bandung, W. van Hoeve.
- Meilink-Roelofs, M. A. P. (1962) *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. The Hague.
- Muckelroy, Keith. (1978) *Maritime Archaeology*. Cambridge dll, Cambridge University Press.

- Mundardjito. (2005) Pelestarian Sumber daya budaya maritim. Dalam: Sedyawati, Edi (ed.) *Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim*. Depok, Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya-DRPM UI. hlm.7-12.
- Ptak, Roderich. (1992) The Northern Trade Route to Spice Islands: South China Sea - Sulu Zone - North Moluccas, (14th to early 16 Century). *Archipel* 43, 27-55.
- Rahardjo, Supratikno. (2010a) *Konvensi Perlindungan Warisan Budaya Bawah Air: Mengapa Tidak Kunjung Diratifikasi?* Disampaikan dalam Lokakarya dengan topik “Pembahasan UNESCO Convention on The Protection on the Underwater Cultural Heritage”. Diselenggarakan oleh Kantor UNESCO Jakarta dan Departemen Kebudayaan dan Pariwisata. Jakarta, 2 Juni.
- (2010b) *Ratifikasi UNESCO Convention on the Underwater Cultural Heritage dan Perkembangan Arkeologi Bawah Air di Indonesia*. Disampaikan dalam seminar dan pemeran arkeologi bawah air dengan tema “Warisan Arkeologi Bawah Air: Apakah Harus Dilelang?“. Diselenggarakan oleh Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia. Jakarta, 4 Agustus.
- (2010c) *Kebudayaan Maritim dan Negara Maritim: Kesanakah Arah Pembangunan Indonesia ke Depan?* Disampaikan dalam Forum Konsultasi kebijakan Bidang Kelautan dengan Tema Budaya Bahari Mendorong Perwujudan Bangsa Bahari. Diselenggarakan oleh Dewan Kelautan Indonesia, Jakarta, 1 Desember.
- Ruppe, Carol V. dan Janet F. Barstad. (2002) *International Handbook of Underwater Archaeology*. New York dll, Kluwer Academic/Plenum Publishers.
- Sedyawati, Edi. 2005. Kajian Maritim Aspek Sosial-Budaya: Ragam dan Peluangnya. Dalam: Sedyawati, Edi (ed.) *Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim*. Depok, Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya-DRPM UI. hlm.1-6.
- Simanjuntak, Truman, Ingrid H. E. Pojoh, dan Mohammad Hisyam (eds.) (2006) *Austronesian Diaspora and the Ethnogeneses of People in Indonesian Archipelago*. Proceedings of the International Symposium. Jakarta, Indonesian Institute of Sciences; International Center for Prehistoric and Austronesian Studies; Indonesian National Committee for UNESCO.
- Supardi, Nunus. 2008. *Evaluasi Pelestarian dan Pemanfaatan Peninggalan Bawah Air*. Disampaikan dalam Kegiatan Pemantauan dan Evaluasi Pemanfaatan dan Pelestarian Cagar Budaya Bawah Air. Diselenggarakan oleh Direktorat Peninggalan Bawah Air, Ditjen Sejarah dan Purbakala, Depbudpar. Tegal, 14-17 April.
- UNESCO. (2001). *Convention on the protection of the underwater cultural heritage*. Paris: UNESCO.
- Wikipedia. (2018) *Maritime archaeology*. (Online). Tersedia di [https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime\\_archaeology](https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_archaeology) (diakses 9 Oktober 2018).



# IDENTITAS BUDAYA MARITIM





# Perahu Muna: Jejak Budaya Maritim dari Gambar Cadas hingga Tradisi sekarang

Ingrid H. E. Pojoh dan R. Cecep Eka Permana

## **Abstract**

*Boat is one kind of maritime activity evidences, that is used as transportation vehicle from one island to another. Simple boat is made from wood, and paddle or sail is used as movement aids. This paper is about prehistoric boat images from Muna Island, Southeast Celebes, specifically from prehistoric caves of Metanduno, Kabori, Pominsa, Gofigofina and Maarewu. Analysis of boat images show that two types of boats are recognized: boat with sail and boat without sail. This type of boats are still recognized currently being used by Muna people.*

**Keywords:** boat, boat images, rock art, maritime culture, Muna Island, prehistory

**Kata kunci:** Perahu, gambar perahu, gambar cadas, budaya maritim, pulau Muna, prasejarah

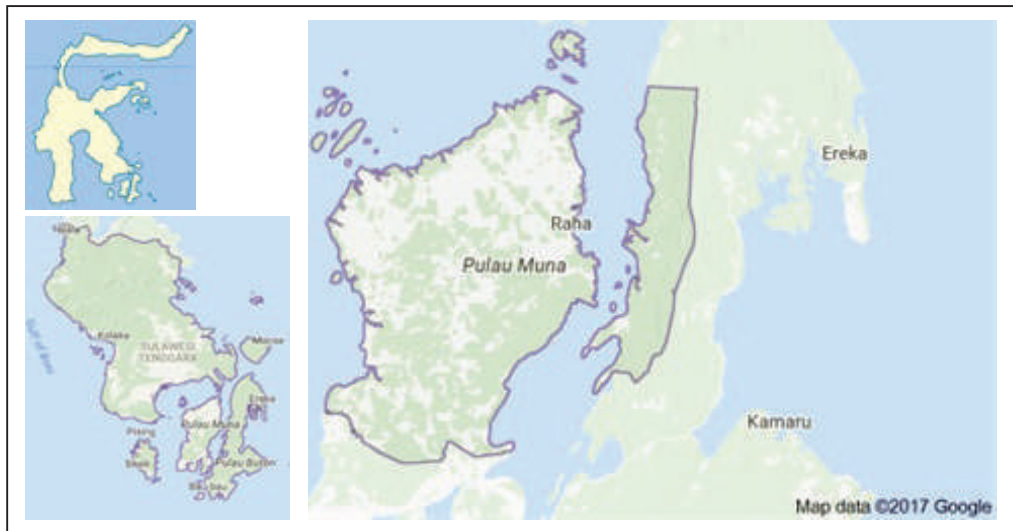
## **1. Pendahuluan**

Perahu merupakan alat transportasi yang digunakan di air, baik sungai, danau, maupun laut. Perahu diperkirakan diawali ketika seseorang menggunakan batang kayu yang terapung dan hanyut pada keadaan arus air yang tidak terlalu deras (Casson 1959, 103). Pada perkembangannya, terdapat dua jenis perahu, yakni perahu lesung (*dugout canoe*) dan perahu papan (*planked boat*). Perahu lesung dibuat dari balok kayu utuh yang dilubangi bagian tengahnya, bentuk ramping atau pipih memanjang dengan badan yang polos tanpa sambungan. Sementara itu, perahu papan dibuat menggunakan bilah-bilah papan dan rangka kayu, serta bentuknya bisa ramping atau lebar (Utomo 2007, 233-234). Pada perahu tertentu kemudian terdapat penambahan bagian sisinya dengan kayu atau bambu yang berguna untuk keseimbangan yang sebut cadik sehingga dapat digunakan di perairan dengan arus lebih deras atau lepas pantai.

Bentuk perahu secara khusus akan terdapat perbedaan pada setiap wilayah. Perahu di Asia Tenggara pada umumnya memiliki kekhasan, antara lain memiliki teknik penyambungan papan yang disebut teknik papan ikat dan kupingan mengikat (*sewn-plank and lashed-lug technique*); bentuk perahu berukuran besar sehingga tidak memiliki cadik; bagian badan (lambung) perahu berbentuk seperti huruf V sehingga bagian lunasnya berlinggi, haluan dan buritan umumnya asimetris; tidak ada sekat-sekat kedap air di bagian lambungnya;

dalam seluruh proses produksinya tidak menggunakan paku besi; kemudi terdapat di bagian kanan dan kiri buritan; teknik pemasangan tiang dan layar perahu dengan pengetahuan dan teknik yang berkemampuan tinggi (Manguin 1993, 262-263).

Tulisan ini tidak akan membicarakan lebih jauh tentang bentuk dan teknologi perahu tersebut, tetapi lebih berfokus pada kajian bentuk perahu yang terdapat pada gambar cadas di Indonesia, khususnya di Muna. Muna adalah nama sebuah pulau yang merupakan salah satu pulau yang berada di sebelah selatan Provinsi Sulawesi Tenggara. Pulau Muna secara geografis terletak memanjang dari utara ke selatan di antara  $4^{\circ} 15' 15''$  Lintang Selatan dan membentang dari Barat ke Timur di antara  $122^{\circ} 30' 123^{\circ} 15'$  Bujur Timur. Raha merupakan ibukota Kabupaten Muna yang letaknya di pantai sebelah timur dan sekaligus sebagai kota pelabuhan. Kabupaten Muna memiliki luas  $38.140 \text{ km}^2$ , yang terdiri dari 63% wilayah daratan dan 37% wilayah kepulauan. Wilayah Kabupaten Muna di sebelah Utara berbatasan dengan Selat Spelman, di sebelah Selatan dengan Kabupaten Buton Tengah, di sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Buton Utara dan sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Muna Barat.



Peta 1. Peta Keletakan Kabupaten Muna, Sulawesi Tenggara. Sumber: Google Maps.

Menurut legenda setempat, kata Muna berasal dari kata “Wuna” yang artinya bunga. Sebutan nama “Wuna” didasarkan pada penemuan “Kontu Kowuna” (Batu Berbunga) yang terletak di kota tua Muna, yaitu kurang lebih 22 km sebelah selatan Kota Raha, ibukota Kabupaten Muna. “Kontu Kowuna” atau biasa juga dikenal dengan nama “Bukit Bahutara” konon merupakan tempat terdamparnya perahu legendaris masyarakat Sulawesi, Sawerigading. Batu tersebut berbentuk kerucut, besarnya seperti sebuah rumah dengan tinggi kurang lebih 7 m dari permukaan tanah. Pada batuan itulah tumbuh bunga berwarna



putih dan berumpun-rumpun. Karena itu juga Pulau Muna sering disebut “Witeno Wuna”, artinya “Tanah Bunga.”

Menurut laporan Balai Pelestarian Cagar Budaya Makassar (2016), kondisi geologi Pulau Muna tersusun oleh Formasi dan Formasi Wapulaka yang tersusun oleh batugamping berumur Pleistosen atau sekitar 1,8 juta tahun yang lalu. Formasi Mukito berupa sekis-filit berumur Pra-Trias yang tersebar terbatas sebesar 5% di tepi pantai Tanjungbatu dan Pulau Bangko. Formasi Wapulaka berupa batuan karbonat Pleistosen yang tersebar hampir 80% dari seluruh pulau, serta 15% endapan aluvial Kuartar tersebar di pantai barat dan timur laut. Sedimen gamping terumbu karang yang terangkat sehingga membentuk kawasan kars yang terbentang luas.



Foto 1. Keadaan Bentang Alam Kars Pulau Muna. Sumber: BPCB Makassar 2016.

Wilayah Pulau Muna secara umum memiliki jenis tanah podsolik dan mediteran berwarna merah hingga kekuningandengan ketinggian bervariasi antara 5 hingga 100 meter dan 100 hingga 300 meter, serta 300 hingga 800 meter dari permukaan laut (dpl). Berdasarkan topografi dan bentuk relief lerengnya, dibagi menjadi tiga satuan morfologi yaitu perbukitan bergelombang relatif datar, perbukitan bersudut lereng sedang, dan perbukitan bersudut lereng terjal dalam gugusan Formasi Wapulaka. Gugusan perbukitan tersebut merupakan kawasan kars dengan fenomena luar gua (eksokarst) maupun dalam gua (endokarst) yang khas. Karakteristik geologi dan geomorfologi kawasan ini menunjukkan bahwa Pulau Muna pernah menjadi dasar laut, kemudian terangkat dan mengalami pengerasan (BPCB 2016).

Kars Pulau Muna terkontrol oleh perlapisan batugamping terutama di sebelah timur berkembang sangat baik. Wilayah ini didominasi oleh tebing-tebing vertikal dan gua-gua yang pendek menyerupai ceruk (*rock shelter*). Ceruk-ceruk bagian dalam umumnya terdapat banyak lorong yang berkelok-kelok serta beberapa sungai bawah tanah. Di wilayah ini banyak terdapat ceruk/gua bekas hunian atau aktivitas manusia masa lalu yang dibuktikan

dengan ditemukannya gambar atau lukisan pada dinding-dindingnya dan berbagai artefak dipermukaan guanya. Ceruk/gua yang terdapat di Muna saat ini lebih dari dua puluh situs antara lain Metanduno, Kabori, La Sabo, Tangga Ara, La Kalombu, Toko, Wa Bose, La Nsaropa, Ida Malanga, La Uhu, dan Lansirofa.

Penelitian arkeologi di Muna dimulai pada 1977 oleh Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional (sekarang Pusat Penelitian Arkeologi Nasional). Penelitian kala itu dilakukan berdasarkan laporan dari petugas Direktorat Sejarah dan Purbakala yang sedang melakukan pendataan dan penelitian di kabupaten Buton. Dalam laporan tersebut dikatakan bahwa di Pulau Muna terdapat gua-gua yang dindingnya banyak terdapat lukisan yang unik. Tim Peneliti ini melakukan survei di beberapa situs meliputi Gua Metanduno, Kabori, ceruk La Sabo, dan Tangga Ara (Kosasih 1984).

Tujuh tahun kemudian, yakni tahun 1984 dilakukan penelitian lanjutan berupa survei dengan mengadakan peninjauan ke gua-gua terdahulu telah diketahui serta gua dan ceruk yang belum sempat diidentifikasi pada tahun 1977, meliputi Gua La Kalombu, Toko, Wa Bose serta ceruk La Nsaropa dan Ida Malanga. Penelitian ketiga diselenggarakan pada tahun 1986 berupa survei dan ekskavasi. Ekskavasi dilakukan hanya pada dua gua, yaitu Metanduno dan Kabori. Tujuan dari penelitian ini adalah memperoleh data arkeologi lebih lanjut meliputi data artefaktual dan non artefaktual serta lebih memperdalam kehadiran lukisan gua (Kosasih 1991,1-3). Penelitian selanjutnya di Pulau Muna ini dilakukan pula oleh mahasiswa Jurusan Arkeologi Universitas Hasanuddin dalam rangka penyelesaian studinya pada tahun 1990, 2008, dan 2009. Selanjutnya, Balai Arkeologi Makassar melakukan penelitian di sini tahun 1997, 2005, 2007 hingga 2010. Mahasiswa Program Studi Arkeologi Universitas Indonesia tahun 2009, 2014 dan 2017 juga pernah melakukan penelitian di sini dalam rangka tugas akhir. Sementara itu, Balai Pelestarian Cagar Budaya Makassar mengintensifkan kembali pendataan, pemetaan, dan pelestarian situs di Muna tahun 2016 dan 2017. Khusus mengenai gambar perahu pada Situs Gua Pulau Muna pernah disinggung oleh Adhi Agus Oktaviana (2009) dalam rangka penelitian skripsi, namun terbatas pada tujuh gambar di Gua Metanduno dan dua gambar di Gua Kabori.

## **2. Gambar Perahu Muna**

Hingga saat ini ketika penelitian lapangan bulan Juni 2017, gambar Perahu pada gua/ceruk prasejarah di Pulau Muna ditemukan pada lima situs, yakni Pominsa, Metanduno, Kabori, Gofigofina, dan Maarewu. Gambar-gambar perahu di kelima situs tersebut sebagian masih terlihat jelas dan sebagian lagi sudah rusak, dan mungkin ada yang sudah hilang sehingga tidak teramati lagi saat ini. Seluruh gambar perahu yang teramati di sini berwarna coklat. Teknik gambar yang digunakan umumnya kuas. Jumlah gambar perahu yang ditemukan pada setiap situs berbeda-beda. Pada Situs Pominsa gambar perahu yang masih

dapat diidentifikasi sebanyak 18 gambar, gambar perahu di Situs Metanduno berjumlah 14 gambar, di Situs Kabori terdapat 10 gambar perahu, di Situs Gofigofina ditemukan 3 gambar, sedangkan gambar perahu di Situs Maarewu hanya berjumlah 2 gambar.

### 2.1. Gambar Perahu Situs Pominsa

Bentuk perahu yang tergambar pada dinding Gua Pominsa umumnya berupa perahu sederhana tanpa menggunakan layar, kecuali tiga gambar paling atas kiri (lihat kotak gambar di bawah). Tiga gambar tersebut mungkin menggambarkan perahu layar karena terdapat tiang atau tali di atas perahu. Dari segi ukuran, perahu umumnya digambarkan dengan ukuran kecil antara 10-30 cm, disamping ada tiga gambar yang berukuran lebih dari 50 cm.

Perahu-perahu yang digambarkan terlihat ada yang dinaiki oleh satu orang, dua orang, dan lebih dari dua orang. Untuk perahu yang dinaiki oleh satu orang digambarkan dalam posisi duduk (tiga gambar, satu diantaranya digambarkan sedang mendayung) dan posisi berdiri (dua gambar dengan kaki lurus dan dua gambar dengan kaki mengangkang). Untuk perahu yang dinaiki oleh dua orang atau lebih kelihatannya digambarkan dalam posisi berdiri. Secara lebih detil bentuk penggambaran perahu tersebut dapat dilihat pada gambar berikut.



Foto 2. Jenis-jenis gambar perahu di Situs Pominsa.

### 2.2. Gambar Perahu Situs Metanduno

Perahu yang tergambar pada dinding Gua Metanduno umumnya berbentuk perahu sederhana tanpa menggunakan layar. Dari segi ukuran, perahu-perahu umumnya digambarkan dengan ukuran cukup besar antara 40-80 cm. Perahu-perahu yang digambarkan terlihat dinaiki oleh empat orang atau lebih. Untuk perahu yang dinaiki oleh lebih dari

enam orang digambarkan menggunakan dayung. Pada gambar terakhir (bawah kanan) kemungkinan perahu tersebut menggunakan cadik. Secara lebih detil bentuk penggambaran perahu tersebut dapat dilihat pada kotak gambar berikut.



Foto 3. Jenis-jenis gambar perahu di Situs Metanduno.

### 2.3. Gambar Perahu Situs Kabori

Bentuk perahu yang tergambar pada dinding Gua Kabori umumnya berupa perahu sederhana tanpa menggunakan layar, kecuali tiga gambar pertama atas kiri (lihat kotak gambar di bawah). Dua gambar perahu jelas terlihat menggunakan layar berbentuk empat persegi panjang dengan posisi miring, sedang satu gambar lagi hanya terlihat tiang/tali yang kemungkinan berkaitan dengan layar serta menggunakan cadik (gambar ketiga kiri atas). Selain menggunakan layar, tergambar juga perahu tersebut menggunakan dayung. Dari segi ukuran, sebagian besar perahu digambarkan dengan ukuran kecil antara 15-30 cm, dan ada pula digambarkan sekitar 50 cm.

Perahu-perahu yang digambarkan terlihat ada yang dinaiki oleh satu orang, dua orang, dan lebih dari dua orang. Untuk perahu yang dinaiki oleh satu orang digambarkan dalam posisi berdiri dengan tangan terentang. Untuk perahu yang dinaiki oleh dua orang terlihat digambarkan dalam posisi berdiri tegap. Sementara itu, untuk perahu yang dinaiki oleh lebih dari tiga orang digambarkan ada yang posisi berdiri dan ada pula duduk. Untuk perahu yang dinaiki lebih dari tiga orang tersebut digambarkan pula menggunakan dayung. Secara lebih detil bentuk penggambaran perahu tersebut dapat dilihat pada tabel gambar berikut.

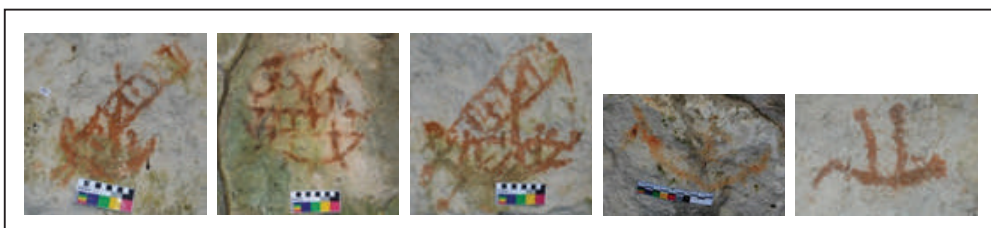




Foto 4. Jenis-jenis gambar perahu di Situs Kabori.

#### 2.4. Gambar Perahu Situs Gofigofina

Tiga perahu yang tergambar pada dinding Gua Gofigofina berbentuk perahu sederhana tanpa menggunakan layar. Ketiga gambar tersebut tidak begitu nyata menggambarkan bentuk sebuah perahu dibandingkan dengan situs lainnya. Walaupun demikian, ciri sebuah perahu masih dapat dilihat seperti adanya badan perahu, dayung, dan orang yang menaikinya. Dari segi ukuran, perahu-perahu digambarkan berukuran 30 hingga 50 cm. Perahu-perahu yang digambarkan terlihat dinaiki oleh empat orang atau lebih dan menggunakan dayung. Untuk lebih jelasnya bentuk penggambaran perahu tersebut dapat dilihat pada gambar di samping.



Foto 5. Jenis-jenis gambar perahu di Situs Gofigofina.

#### 2.5. Gambar Perahu Maarewu

Gambar perahu pada dinding Gua Maarewu berbentuk sederhana tanpa menggunakan layar. Gambar perahu di sini hanya ditemukan dua gambar berukuran. Gambar pertama berukuran 85 cm yang dinaiki oleh delapan orang dengan posisi berdiri, sedangkan gambar kedua berukuran 40 cm yang dinaiki oleh tiga orang dengan posisi beridiri. Pada perahu kedua ini terlihat satu garis lagi yang berhubungan dengan badan perahunya yang kemungkinan menggambarkan cadik. Untuk lebih jelasnya bentuk penggambaran perahu tersebut dapat dilihat pada gambar di samping.

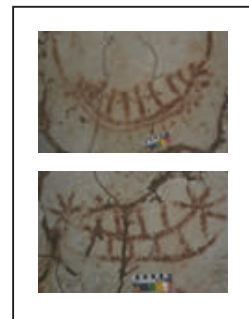


Foto 6. Jenis-jenis gambar perahu di Situs Maarewu.

### 3. Bentuk Perahu Muna

Dari uraian di atas diketahui bahwa gambar perahu di Pulau Muna secara keseluruhan teridentifikasi sebanyak 47 gambar. Dari ke-47 gambar perahu tersebut, 18 gambar terdapat di Gua Pominsa, 14 gambar di Gua Metanduno, 10 gambar di Gua Kabori, tiga gambar



di gua Gofigofina, dan dua gambar di Gua Maarewu. Perahu-perahu yang ditemukan di gua-gua prasejarah Muna berbentuk sederhana tanpa atau menggunakan layar. Bentuk perahu sederhana seperti itu di Nusantara, menurut Lapian (1997, 28-31) ada yang terbuat dari satu batang kayu (*single log boat*) yang disebut juga dengan kano (*canoe*), baik tanpa menggunakan layar dan cadik maupun perahu menggunakan layar dan cadik. Perahu semacam ini merupakan ciri khusus yang dimiliki oleh perantau Austronesia.

Gambar perahu yang ditemukan di Pulau Muna umumnya digambarkan tanpa menggunakan layar sebanyak 44 gambar, dan hanya tiga gambar yang digambarkan menggunakan layar. Gambar perahu yang menggunakan layar hanya ditemukan di Situs Gua Kabori. Layar perahu digambarkan berbentuk empat persegi panjang yang dibentang miring pada satu tiang. Menurut Mahdi (1999, 158), bentuk layar seperti itu termasuk dalam kategori *old Malay*.



Foto 7. Bentuk gambar perahu layar Muna.

Menurut Lahaida (39 tahun), salah satu ahli pembuat perahu tradisional Muna, perahu Muna yang menggunakan layar disebut *pahela*. Posisi layar terletak sedikit agak ke depan dari garis tengah perahu. Layar perahu (*pangauwa*) diikatkan pada rangka bambu (*kokombu*). Rangka layar ini dapat dilipat dan layar dapat digulung dan diturunkan jika tidak diperlukan.

Lahaida juga memaparkan bahwa perahu tradisional umumnya dibuat berukuran kecil dan sedang. Perahu kecil biasanya hanya memuat satu orang saja yang disebut *koli-koli*. Gambar perahu tipe *koli-koli* terdapat pada Situs Gua Pominsa sebanyak enam gambar dan pada Gua Kabori sebanyak satu gambar.

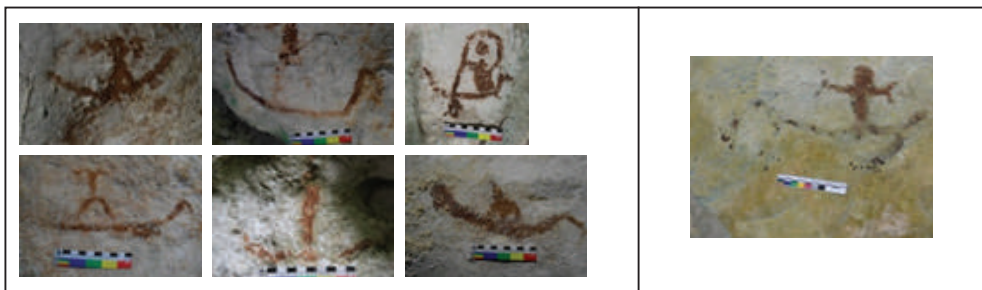


Foto 8. Bentuk gambar perahu *koli-koli* dari Situs Gua Pominsa (kiri) dan Kabori (kanan)

Perahu berukuran sedang biasa disebut dengan istilah *bodi*. Perahu tipe ini dapat memuat dua hingga sepuluh orang atau memuat pasir hingga dua kubik. Perahu *bodi* ini juga dapat dipasang layar (*pangauwa*). Berikut beberapa contoh bentuk tipe perahu *bodi*.





Foto 9. Beberapa bentuk perahu *bodi* dari Situs Gua Pominsa, Metanduno, Kabori, dan Maaweru

Bentuk perahu di Muna juga terdapat perahu tanpa layar tetapi kedua ujungnya meruncing dan melengkung atau menaik ke atas. Bentuk perahu seperti ini biasa disebut *sope-sope*. Perahu jenis ini digerakkan dengan menggunakan dayung. Untuk ukuran *sope-sope* yang agak besar dapat digunakan sebagai sarana transportasi antar-pulau. Bentuk perahu *sope-sope* ini terdapat pada Situs Gua Metanduno, Kabori, dan Maaweru.



Foto 10. Beberapa contoh bentuk perahu *sope-sope* dari Situs Gua Metanduno, Kabori, dan Maaweru

Selain itu, dari 47 gambar perahu Muna tersebut hanya tiga yang digambarkan menggunakan cadik. Cadik digambarkan terletak pada salah satu sisi perahu. Gambar perahu tersebut terdapat pada Situs Gua Metanduno, Kabori, dan Maaweru.



Foto 11. Beberapa contoh bentuk perahu yang menggunakan cadik

Penggunaan cadik meningkatkan luas wilayah jelajah yang cukup jauh dari pantai karena terhindar dari risiko perahu karam terhempas ombak dan angin (Dunn dan Dunn 1977, 22-24). Perahu bercadik ini merupakan pengembangan kemudian dari bentuk perahu awal yang biasanya terbatas digunakan untuk daerah pesisir (Horridge 2006, 147). Selain itu, menurut Horridge (2006:149), perahu dengan satu cadik (cadik tunggal) merupakan salah satu ciri perahu Austronesia berupa batang bambu yang diikatkan melintang di atas lambung perahu.

#### **4. Penutup**

Perahu merupakan salah satu alat transportasi penting pada masa lalu. Bukti penggunaan perahu banyak ditemukan pada situs arkeologi. Temuan arkeologi dalam bentuk gambar perahu pun tidak kalah pentingnya. Penggambaran motif perahu dalam seni cadas merupakan hal yang sangat wajar karena dilihat dari konteks geografisnya. Gambar perahu pada seni cadas ditemukan dalam konteks lingkungan yang berdekatan atau berada pada perairan baik sungai maupun laut. Gambar cadas berupa perahu yang terdapat di Pulau Muna (Sulawesi Tenggara) menunjukkan perahu yang beraneka bentuk, ukuran, dan kapasitas muat orang di dalamnya. Beragam bentuk gambar perahu dari seni cadas prasejarah Muna tersebut hingga kini masih dapat tertelusuri tradisinya hingga kini. Hal ini menunjukkan pula tradisi maritim di Pulau Muna terus dipertahankan dan dikembangkan sejak dari ratusan bahkan ribuan tahun lalu.

#### **Daftar Pustaka**

- Balai Pelestarian Cagar Budaya (BPCB) Makassar (2016) Laporan Survei Penyelamatan Cagar Budaya Gua-gua Prasejarah dan Benteng, di Kecamatan Lohia, Kabupaten Muna. Provinsi Sulawesi Tenggara.
- Dunn, F. L. dan D. F. Dunn (1977) Maritime Adaptation and Exploitation of Marine Resources in Sundaic Southeast Asian Prehistory. *Modern Quarternary Research in Southeast Asia* 3:1-28.
- Horridge, Adrian (1981) *The Prah: Traditional Sailing Boat of Indonesia*. Oxford, Oxford University Press.
- (2006) The Austronesian Conquest of the Sea-Upwind. Dalam Peter Bellwood, James J. Fox, dan Darrell Tryon (ed.) *The Austronesians: Historical and Comparative Perspectives*. Canberra, ANU Press. hlm. 143-160.
- Koestoro, Lucas Partanda (1999) *Prasejarah Sarana Transportasi Air Nusantara*. Medan, Balai Arkeologi Medan.
- Kosasih, E. A. (1982) Tradisi Berburu pada Lukisan Gua di Pulau Muna, Sulawesi Tenggara”

- dalam *Rapat Evaluasi Hasil Penelitian Arkeologi I*. Jakarta, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional. hlm. 46-63.
- (1995) Lukisan Gua di Sulawesi Bagian Selatan: Refleksi Kehidupan Masyarakat Pendukungnya. Tesis Fakultas Sastra Universitas Indonesia. Depok, Fakultas Sastra Universitas Indonesia.
- Lapian, A. B. (1997) Dunia Maritim Asia Tenggara. Dalam Taufik Abdullah dan Edi Sedyawati (ed.), *Sejarah Indonesia: Penilaian kembali Karya Utama Sejarawan Asing*. Depok: PPKB LPUI. hlm. 17-40.
- Liebner, Horst H. (2005) Perahu-perahu Tradisional Nusantara: Suatu Tinjauan Sejarah Perkapalan dan Pelayaran. Dalam Edi Sedyawati (ed.), *Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim*. Jakarta, Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Nonhayati, DKP RI dan PPKB UI. hlm. 52-124.
- Mahdi, Waruno (1999) The Dispersal of Austronesian Boat forms in the Indian Ocean in Archaeology and Language. Dalam R. Blench dan M. Spriggs (ed.), *Archaeology and Language III*. New York, Routledge. hlm. 145-179.
- Manguin, Pierre-Yves (1993) Trading Ship of the South China Sea. Shipbuilding Techniques and Their Role in History of the Development Asian Trade Networks. *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 36(3):253-280.
- Oktaviana, Adhi Agus (2009) Penggambaran Motif Perahu pada Seni Cadas di Indonesia. Skripsi Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia. Depok, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia
- Sukendar, Haris (2002) *Perahu Tradisional Nusantara. (Tinjauan melalui bentuk dan fungsi)*. Jakarta, Pustaka Wisata Budaya.
- Utomo, Bambang Budi (ed.) (2007) *Pandanglah Laut sebagai Pemersatu Bangsa*. Jakarta, ASEAN-Committee on Culture and Information Indonesia, Sub-Committee on Culture. In Press

Ingrid H. E. Pojoh  
Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia  
ihpojoh@gmail.com

R. Cecep Eka Permana  
Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia  
cecep1permana@yahoo.com

# Aktivitas Kemaritiman Masa Kerajaan Sunda

Nanang Saptono

## **Abstract**

*The Kingdom of Sunda is a kingdom in West Java that existed in 10–16 centuries. The geomorphology condition at the location of the kingdom is at the mountain and wavy terrain. This condition gives an influence to the livelihood system of its people as cultivators. A kingdom with agraria background usually cannot last long. The problem of this study that is going to discuss is why The Kingdom of Sunda can survive. A descriptive study has been done to analyze this problem. Literatures and research result used as a data for analyzing the problem. The result of this study shows that one factor that causing the kingdom of Sunda can survive is a maritime activity in a form of insular trading and interinsular trading. The maritime activity of Kingdom of Sunda supported by six trading port on the north coast. When the trading port cannot fulfil the function for Kingdom of Sunda because of the seizure of power by muslim people and a natural factor of silting, therefore the Kingdom of Sunda suffered a setback.*

**Keywords:** cultivator, maritime, trading, seizure, destruction

**Kata kunci:** peladang, kemaritiman, perdagangan, perebutan kekuasaan, kehancuran

## **1. Pendahuluan**

Kerajaan Sunda merupakan salah satu kerajaan di Jawa Barat yang berlangsung sejak sekitar abad ke-10 hingga abad ke-16 M. Berdasarkan beberapa sumber sejarah, Kerajaan Sunda merupakan penerus Kerajaan Galuh. Kerajaan Galuh itu sendiri merupakan kelanjutan Kerajaan Kendan. Penguasa pertama Kerajaan Galuh adalah Wretikandayun yang diangkat menjadi raja Galuh menggantikan ayahnya, Sang Kandiawan Rahiyangta ri Medangjati. Wretikandayun diangkat menjadi raja pada 14 Suklapaksa bulan Caitra tahun 534 Saka atau 612 M, saat berumur 21 tahun. Wretikandayun memilih pusat pemerintahannya di daerah yang disebut Galuh. Ketika Wretikandayun naik tahta, Galuh masih berada di bawah kekuasaan Kerajaan Tarumanegara. Penguasa Kerajaan Tarumanegara ketika itu adalah Sri Maharaja Kretawarman (Y. Iskandar 1997, 107 - 123).

Pada masa Kerajaan Tarumanegara, pusat pemerintahan diperkirakan di kawasan pantai utara Jawa Barat. Prasasti Tugu yang ditemukan di daerah Tugu menyiratkan bahwa ibukota Kerajaan Tarumanegara berada di sekitar Bekasi sekarang. Pada prasasti Tugu disebutkan dua sungai yaitu Candrabhaga dan Gomati. Pada tanggal 8 paro-petang bulan Phalguna dimulai penggalian Sungai Gomati yang mengalir di lahan tempat tinggal Sang

Pendeta nenek Sang Purnawarman. Melalui studi etimologi, Poerbatjaraka berpendapat bahwa Candrabhaga sekarang dikenal dengan nama Bekasi yang diduga sebagai pusat Kerajaan Tarumanegara (Poesponegoro dan Notosusanto 2009 a, 52 - 53). Dugaan ini juga diperkuat dengan adanya beberapa temuan arkeologis di kawasan Karawang – Bekasi. Temuan tersebut adalah Arca Wisnu Cibuaya 1 dan 2 yang ditemukan di Cibuaya, Karawang; kompleks percdandian Batujaya dan Cibuaya yang berada di pantai utara Karawang; dan Kompleks Situs Buni (Djafar 2010, Poesponegoro dan Notosusanto 2009, 56). Kompleks Buni berada di pantai utara Jawa Barat terbentang dari Jakarta hingga Subang.

Pada masa akhir Kerajaan Tarumanegara terjadi penetrasi dari Sriwijaya melalui Lampung. Prasasti Palas Pasemah yang ditemukan di tepi Way Pisang, Lampung Selatan berisi peringatan penaklukan daerah Lampung oleh Sriwijaya. Dalam prasasti tersebut termuat catatan tentang bhûmi jawa yang tidak mau tunduk kepada Sriwijaya. Berdasarkan segi paleografis prasasti tersebut diduga berasal dari abad ke-7 (Boechari 1979, 19 - 20). Keterangan tentang bhûmi jawa juga terdapat di dalam prasasti Kota Kapur berangka tahun 608 Ś yang ditemukan di Pulau Bangka. Pembacaan yang dilakukan oleh Poerbatjaraka (1952) pada bagian akhir menyebutkan “.... *Sriwijaya, kaliwat manapik yam bhumijawa tida bhakti ka Sriwijaya...*” yang artinya bahwa Sriwijaya sangat berusaha menaklukkan Bhumijawa yang tidak mau tunduk kepada Sriwijaya. Yang dimaksud dengan Bhumijawa adalah Tarumanegara (Djafar 2010, 108). Pengaruh kuat Sriwijaya terhadap Tarumanegara tampak pada bangunan-bangunan keagamaan Budhistis di kawasan Batujaya, Karawang. Berdasarkan temuan arkeologis di kawasan Batujaya, percdandian Batujaya dibangun dalam dua masa. Pertama, masa Tarumanegara yang berlangsung pada abad ke-5 – 7 dan kedua masa pengaruh Sriwijaya yang berlangsung pada abad ke-7 – 10 (Djafar 2001, 3 - 4). Sementara itu, di pedalaman Jawa Barat ditemukan beberapa candi yang diperkirakan berasal dari sekitar abad ke-7 – 8.

Kondisi demikian memberikan petunjuk bahwa ketika Tarumanegara mendapat pengaruh kuat Budhis dari Sriwijaya, masyarakat Hindu di pedalaman mengalami perkembangan. Pusat peradaban Hindu di pedalaman terutama berada di sekitar lereng gunung api kuarter zona Bandung. Beberapa bangunan (dan unsur bangunan) candi yang terdapat di kawasan itu adalah Candi Cangkuang di Garut, Candi Bojongmenje dan Bojongmas di Bandung, serta unsur bangunan candi di Tenjolaya, Bandung timur (Saptono 2012, 34). Selain itu di kawasan bagian barat juga terdapat pusat-pusat peradaban Hindu. Pada abad ke-10 M terdapat sumber sejarah yaitu Prasasti Kebon Kopi II berisi tentang pulihnya kembali kedaulatan Kerajaan Sunda. Prasasti Kebon Kopi II berbahasa Melayu Kuna, hal ini sejalan dengan Prasasti Kota Kapur dan Palas Pasemah sehingga menunjukkan bahwa Tarumanegara runtuh karena tekanan Sriwijaya. Selanjutnya Sriwijaya menyerahkan kembali kekuasaan tanah Jawa (Bhumijawa) kepada penguasa setempat yaitu Raja Sunda (Munandar, *et al.* 2011, 15).



Selama Kerajaan Sunda berdiri, diketahui setidaknya-tidaknya mengalami empat kali perpindahan pusat kerajaan yaitu di Galuh, Prahjjan Sunda, Kawali, dan Pakwan Pajajaran. Secara geografis, keempat pusat kerajaan tersebut berada di pedalaman. Mata pencaharian masyarakat Kerajaan Sunda cenderung sebagai peladang, walaupun dijumpai pula masyarakat yang bermata pencaharian lainnya. Menurut Geertz (1976) wilayah dengan ekosistem perladangan masyarakatnya akan memiliki kecenderungan meniru mekanisme alamiah. Ekosistem tersebut tidak perlu membutuhkan keterlibatan tenaga manusia dalam proses memperoleh produk. Hasil yang dipanen dari usaha perladangan hanya cukup untuk memenuhi kebutuhan penduduk setempat. Pada aspek organisasi sosial, menurut Harris (1972) masyarakat peladang hanya berupa kelompok kecil sebagai komunitas terpisah secara otonom dalam pemukiman-pemukiman kecil yang terpecah. Sifat ekosistem perladangan seperti itulah yang kiranya dapat menerangkan mengapa pusat-pusat pemerintahan sebagaimana Tarumanegara tidak bisa tumbuh menjadi besar (Rahardjo 2007, 115 - 116). Kelangsungan suatu negara memerlukan pasokan surplus barang. Biasanya kerajaan dengan pola agraris akan susah mempertahankan kelangsungannya. Dalam kenyataannya, Kerajaan Sunda dapat bertahan lama.

Berlandaskan pada teori-teori mengenai ketahanan suatu kerajaan tersebut, terdapat permasalahan yang perlu dibahas yaitu mengapa Kerajaan Sunda dapat bertahan lama dan bagaimana proses kemundurannya. Untuk menjawab permasalahan itu diterapkan kajian kualitatif. Permasalahan yang muncul akan dipecahkan melalui kajian dengan memanfaatkan sumber-sumber sejarah dan kajian-kajian terdahulu yang berkaitan dengan permasalahan.

## **2. Masyarakat Kerajaan Sunda**

Kondisi geomorfologis Kerajaan Sunda berupa dataran bergelombang yang memberikan kecenderungan pada masyarakat dengan pola mata pencaharian sebagai peladang. Interaksi antara manusia dengan lingkungannya dapat mempengaruhi budayanya. Para penganut *environmental determinism* berpendapat bahwa kebudayaan manusia dibentuk oleh kondisi lingkungan tempat tinggalnya. Sementara itu penganut *environmental possibilism* berpendapat bahwa faktor lingkungan tidak serta merta membentuk budaya masyarakat tetapi membatasi kebudayaan (J. Iskandar 2009, 43 - 46). Demikian halnya dengan masyarakat Kerajaan Sunda yang hidup di lingkungan dengan geomorfologi perbukitan dan pegunungan. Antara kondisi lingkungan dengan budaya masyarakat terjadi saling pengaruh. Lahan perbukitan menjadikan masyarakat Sunda dekat dengan kehidupan berladang. Meskipun demikian tidak berarti tidak ada aktivitas lain di luar berladang.

Kegiatan masyarakat Sunda yang berhubungan dengan bercocok tanam terlihat pada beberapa naskah. Naskah *Sanghyang Siksakandang Karesian*, yaitu salah satu naskah yang menggambarkan kehidupan masyarakat Sunda pada sekitar abad ke-16 M di antaranya berisi mengenai pedoman moral untuk kehidupan bermasyarakat, termasuk berbagai ilmu

yang harus dikuasai untuk bekal kehidupan. Di dalam naskah tersebut diuraikan mengenai berbagai profesi yang dilakukan oleh masyarakat Sunda pada waktu itu, diantaranya yaitu *pangalasan*, *peladang*, *panyadap*, *panyawah*, *penangkap ikan*, *juru selam*, dan lain-lain (Danasasmita 1987, 103).

Prasasti masa Kerajaan Sunda yang berdasarkan keletakannya dapat dikaitkan dengan aktivitas masyarakat pada waktu itu yaitu Prasasti Sanghyang Tapak II, Prasasti Kawali, Prasasti Batu Tulis, dan Prasasti Huludayeuh. Keempat prasasti tersebut keletakannya memperlihatkan pada ekosistem yang berbeda. Lokasi-lokasi di mana prasasti itu ditemukan, meskipun tidak berada pada tepian sungai besar namun tetap memberikan alternatif dalam bercocok tanam yaitu sebagai ekosistem perladangan dan persawahan. Dengan demikian terlihat bahwa masyarakat Sunda sudah mengenal rekayasa bercocok tanam yang sesuai dengan lingkungan masing-masing di mana mereka bertempat tinggal (Saptono 2013, 14). Walaupun sawah juga sudah dikenal namun ladang merupakan sistem pertanian yang banyak dijumpai.

Bukti mengenai kegiatan perladangan ini dapat dilihat dalam naskah. Salah satu naskah yang menyinggung mengenai hal ini adalah naskah *Carita Parahyangan*. Dalam naskah tersebut, dijumpai istilah-istilah yang menunjukkan pekerjaan di ladang. Naskah ini menyebutkan lahirnya lima orang titisan *Panca Kusika*, yaitu Sang Mangukuhan, Sang Karungkalah, Sang Katungmaralah, Sang Sandanggreba, dan Sang Wretikandajun.

“... Sang Mangukuhan njieun maneh pa(ng)huma, Sang Karungkalah njieun maneh panggerek, Sang Katu(ng)maralah njieun maneh panjadap, Sang Sandanggreba njieun maneh padagang” (Atja 1968, 17).

Terjemahannya:

“... Sang Mangukuhan menjadi tukang *ngahuma* (peladang), Sang Karungkalah menjadi tukang berburu (pemburu), Sang Katungmaralah menjadi tukang sadap (pembuat gula merah dari nira enau), Sang Sandanggreba menjadi pedagang”.

Kutipan ini menunjukkan bahwa *ngahuma*, berburu, dan nyadap adalah jenis-jenis pekerjaan di ladang. Selain dalam naskah *Carita Parahyangan*, naskah *Sanghyang Siksakandang Karesian* juga menyinggung mengenai kegiatan perladangan. Dalam naskah tersebut disinggung beberapa peralatan yang digunakan untuk bekerja di ladang, seperti *kujang*, *patik*, *kored*, *baliung*, dan *sadap* (Poesponegoro dan Notosusanto 2009, 387 - 418, Danasasmita 1987, 108). Selain itu dalam naskah *Sanghyang Siksakandang Karesian* juga diuraikan mengenai rumusan kriteria kesejahteraan masyarakat (Danasasmita 1987, 73). Kriteria kesejahteraan masyarakat menurut naskah *Sanghyang Siksakandang Karesian* adalah sebagai berikut:

... *Ini pakeun urang ngretakuen bumi lamba, caang jalan, panjang tajur, paka pridana, linyih pipir, caang buruan. Anggeus ma imah kaeusi, leuit kaeusi, paranje kaeusi, huma kaomean, sadapan karaksa, palana ta hurip, sowe waras...*

Terjemahannya:

... Ini (jalan) untuk kita menyejahterakan dunia kehidupan, bersih jalan, subur tanaman, cukup sandang, bersih halaman belakang, bersih halaman rumah. Bila berhasil rumah terisi, lumbung terisi, kandang ayam terisi, ladang terurus, sadapan terpelihara, lama hidup, selalu sehat... (Danasasmita 1987, 94).

Berdasarkan uraian dalam naskah *Sanghyang Siksakandang Karesian* terlihat bahwa kehidupan masyarakat Sunda bertumpu pada kegiatan pertanian ladang. Masyarakat Sunda digolongkan sebagai sejahtera bila tercukupi kebutuhan sandang, pangan, dan papan. Meskipun pola pertanian ladang merupakan sumber utama kegiatan produksi pertanian, namun kegiatan pertanian yang berupa persawahan juga sudah dikenal. Dalam naskah, baik *Carita Parahyangan* maupun *Sanghyang Siksakandang Karesian* masing-masing hanya menyebut sedikit sekali tentang panyawah ini. Berdasarkan hal itu dapat disimpulkan bahwa kegiatan persawahan tidak begitu populer di kalangan masyarakat Kerajaan Sunda.

Salah satu cerita pantun yang menceritakan tentang kegiatan bertani huma adalah cerita pantun *Lutung Kasarung* yang dianggap suci (Ekadjati 2005, 148 - 149). Dalam cerita pantun tersebut diterangkan mengenai cara-cara berladang yang baik dan benar serta cara berladang yang buruk dan salah. Menurut cerita pantun tersebut cara berladang yang baik harus memperhatikan pergantian musim. Penggarapan ladang sebaiknya dimulai dan diakhiri pada musim kemarau. Sedangkan penanaman benih dan sampai selesai pemeliharaan tanaman dilaksanakan selama musim penghujan. Dalam naskah pantun tersebut juga diuraikan mengenai tatacara pembukaan hutan untuk dijadikan ladang, pembuatan pupuk, cara pemanfaatan lahan, cara membersihkan dan menjaga ladang, tatacara memanen, dan upacara yang berhubungan dengan pemujaan kepada Dewi Padi yaitu Nyi Pohaci Sanghiyang Sri (Ekadjati 1995, 364 - 365). Berdasarkan keterangan dari berbagai sumber tersebut, masyarakat Sunda pada umumnya merupakan masyarakat peladang. Kerajaan Sunda dapat digolongkan dalam kerajaan yang menyandarkan hidupnya pada pertanian. Bentuk pertanian yang berlangsung di Kerajaan Sunda terutama adalah perladangan (Poesponegoro dan Notosusanto 2009, 417).

Sistem organisasi sosial masyarakat peladang biasanya merupakan kelompok masyarakat sederhana (*tribe*) yang pemukimannya terpisah dan terpencah. Pada pemukiman masyarakat yang terpencah akan menentang munculnya wewenang terpusat. Sifat ekosistem perladangan seperti itulah yang menyebabkan pusat-pusat pemerintahan dan kerajaan yang mengandalkan ekonomi perladangan sebagai tulang punggung tidak bisa tumbuh menjadi

besar (Rahardjo 2007, 116). Dalam kenyataannya Kerajaan Sunda dapat berkembang dan berlangsung lama karena di samping berlandaskan pada ekonomi perladangan juga sudah menjalankan aktivitas kemaritiman.

### 3. Aktivitas Kemaritiman dan Kelangsungan Kerajaan Sunda

Kemaritiman dapat diartikan segala sesuatu yang berhubungan dengan laut. Lebih spesifik lagi, segala sesuatu itu adalah perdagangan dan pelayaran. Salah satu petunjuk mengenai adanya aktivitas perdagangan di Kerajaan Sunda adalah adanya petugas *pangurang dasa calagra* yaitu petugas pemungut pajak di pelabuhan (Poesponegoro dan Notosusanto 2009, 416). Aktivitas kemaritiman Kerajaan Sunda dalam bentuk perdagangan dan pelayaran tidak hanya bersifat lokal (*insuler*) tetapi sudah mencapai perdagangan regional dan internasional (*interinsuler*). Dalam menunjang perdagangan *insuler* dan *interinsuler* ini Kerajaan Sunda mempunyai beberapa kota pelabuhan yang terdapat di pantai utara Jawa bagian barat. Masyarakat yang tinggal di pesisir pantai melakukan perdagangan dengan masyarakat pedalaman. Masyarakat pesisir juga sudah melakukan hubungan dagang dengan masyarakat luar. Kapal-kapal niaga luar negeri terutama dari Cina banyak melakukan aktivitas perdagangan di pelabuhan-pelabuhan Kerajaan Sunda. Sementara itu pedagang dalam negeri melakukan pelayaran dagang hingga ke Malaka. Untuk mencapai Malaka digunakan *lanchara* kargo berdaya angkut 150 ton. Di Kerajaan Sunda terdapat lebih dari 6 jung dan *lanchara-lanchara* dengan tiang berbentuk bangau dan dilengkapi anak tangga sehingga mudah dikemudikan.

Selain kota-kota yang berada di pesisir, menurut catatan de Barros, Kerajaan Sunda mempunyai enam pelabuhan yaitu *Chiamo*, *Xacatra* atau *Caravam*, *Tangaram*, *Cheguide*, *Pondang*, dan *Bantam* (Djajadiningrat 1983, 83). Selain de Barros, Tomé Pires juga memberitakan bahwa *Çumda* mempunyai enam pelabuhan yaitu *Bantam*, *Pomdam*, *Cheguide*, *Tamgaram*, *Calapa*, dan *Chemano* (Cortesao 1967, 166). Keterangan antara Barros dan Pires sama-sama menyebutkan adanya enam pelabuhan. Kalau Barros menyebutkannya dari arah timur ke barat, sebaliknya Pires menyebutnya dari barat ke timur. Perbedaan yang ada selain ucapannya ialah bahwa *Calapa* yang disebut Pires, oleh Barros disebutnya *Xacatra* atau *Caravam* (Saptono 1998, 241).

Tomé Pires juga memberikan gambaran keadaan masing-masing pelabuhan tersebut (Cortesao 1967, 170 - 173). *Bantam* merupakan pelabuhan besar terletak di tepi sungai. Dari pelabuhan ini perdagangan berlangsung hingga Sumatra dan Kepulauan Maladewa. Barang-barang yang diperdagangkan antara lain beras dan lada. *Pomdam* juga merupakan pelabuhan yang baik. Berada pada muara sungai. Kapal besar (*jung*) dapat berlabuh di sini. Barang dagangan berupa bahan makanan terutama beras dan lada. *Cheguide* merupakan pelabuhan bagus yang bisa didarati kapal besar. Pelabuhan ini merupakan pintu gerbang ke Jawa dari Pariaman, Andalas, Tulangbawang, Sekampung dan tempat-tempat lain. Barang-barang

dagangan berupa beras, buah-buahan, lada, dan bahan makanan. *Tamgaram* juga merupakan pelabuhan dan kota dagang yang bagus. Barang dagangan sebagaimana pelabuhan yang lain. *Calapa* merupakan bandar yang paling bagus. Pelabuhan ini sangat penting dan terbagus di antara yang lain. Jalinan perdagangannya sangat luas yaitu hingga Sumatra, Palembang, *Laue*, *Tamjompura*, Malaca, Makasar, Jawa dan Madura, serta beberapa tempat lain. *Chemano* merupakan pelabuhan yang cukup ramai meskipun kapal besar tidak dapat berlabuh di sini. Di kota ini sudah banyak warga muslim. Perdagangan yang dijalin hingga seluruh Jawa.

Barang komoditas utama Kerajaan Sunda adalah lada dengan kualitas tinggi. Produksi lada diperkirakan 1000 bahar per tahunnya. Selain lada komoditas penting Kerajaan Sunda adalah cabai jawa dan buah asam. Kedua komoditas ini mampu memenuhi kebutuhan seribu kapal. Kerajaan Sunda selain menyediakan barang-barang komoditas juga menyediakan tenaga kerja (budak yang diperjual-belikan) baik pria maupun wanita. Ketersediaan tenaga kerja ini selain dari lokal juga dipasok dari Kepulauan Maladewa. Perjalanan dari Sunda ke Maladewa ditempuh sekitar enam hingga tujuh hari. Dalam aktivitas perdagangan telah digunakan semacam mata uang terbuat dari emas yang dicetak dengan 8 *mate*, yaitu semacam goresan atau cetakan emas yang digunakan di Timur (Corteseo 1967, 172).

Hubungan dagang antara masyarakat pesisir dilakukan dengan perahu yang menyusuri laut pinggir pantai. Sebagaimana pemberitaan Tomé Pires, aktivitas perdagangan di pantai utara Jawa juga terjalin secara antar kota pelabuhan. Berlangsungnya perdagangan semacam ini, di Indramayu ditandai dengan adanya temuan perahu di Desa Lombang, Juntinyuat. Perahu berukuran panjang 11,5 m dan lebar 3 m serta tinggi sekitar 1,5 m menunjukkan fungsinya sebagai sarana angkut dalam jarak yang tidak begitu jauh, dalam arti tidak untuk mengarungi samodra (Michrob 1992).

Hubungan antar pemukiman di pedalaman dan pesisir dihubungkan dengan jaringan jalan raya. Jalan-jalan darat menghubungkan pusat kerajaan di Pakwan Pajajaran ke pemukiman-pemukiman di pedalaman dan pelabuhan-pelabuhan di pantai utara. Jaringan jalan ada dua yaitu ke arah timur dan barat. Jalan ke arah timur dari Pakwan Pajajaran menuju Karangsambung di tepi Ci Manuk melalui Cileungsi dan Cibarusah. Dari Cibarusah menuju Tanjungpura di tepi Ci Tarum, Karawang kemudian terus ke Cikao, Purwakarta dan lanjut ke Karangsambung. Di Karangsambung jalan ini bercabang, satu jalur menuju Cirebon lalu berbelok ke arah Kuningan dan berakhir di Galuh atau Kawali. Jalur jalan lain dari Karangsambung menuju Sindangkasih, lalu ke Talaga dan berakhir di Galuh atau Kawali. Jalan ke arah barat dari Pakwan Pajajaran menuju Jasinga lalu ke Rangkasbitung dan berakhir di Banten. Satu jalur lagi dari Pakwan Pajajaran ke arah Ciampea dan kemudian ke Rumpin. Dari Rumpin kemudian dilanjutkan menggunakan jalan sungai (Ci Sadane) menuju muara. Dengan menggunakan prasarana transportasi jalan darat ini, barang-barang komoditas dari pedalaman dan dari luar dapat dipertukarkan (diperdagangkan) dengan perantara pelabuhan-pelabuhan di pesisir (Poesponegoro dan Notosusanto 2009, 420).



Berdasarkan beberapa sumber dapat diketahui bahwa Kerajaan Sunda pada dasarnya merupakan kerajaan yang bercorak agraris khususnya pada sektor perladangan. Secara teoritis, kerajaan yang ditopang sektor perladangan akan tidak dapat berlangsung lama. Dalam kenyataannya Kerajaan Sunda bertahan pada kurun waktu antara abad ke-10 hingga ke-17. Bertahan lamanya Kerajaan Sunda ternyata didukung aktivitas kemaritiman berupa perdagangan *insuler* dan *interinsuler*. Kerajaan Sunda merupakan penghasil lada dengan kualitas bagus. Selain itu terdapat barang-barang komoditas lain yang sangat laku di pasaran. Barang-barang komoditas tersebut adalah cabai jawa, asam, beras, sayur-mayur, daging (babi, kambing, domba, sapi), anggur, pinang, air mawar, dan emas. Komoditas yang masuk ke Sunda antara lain budak, kain/tekstil, dan akar-akaran. Perdagangan secara *insuler* dilakukan dengan beberapa pelabuhan dagang di Pulau Jawa, sedangkan secara *interinsuler* dilakukan dengan beberapa daerah di Sumatera misalnya Pariaman, Andalas, Tulangbawang, Sekampung, Palembang, Laue, dan Tanjungpura; di Sulawesi dengan Makasar; dan secara internasional dengan Malaka, Maladewa, Pagan, dan Cina. Distribusi barang dari pelabuhan ke beberapa lokasi di pedalaman melalui jaringan jalan darat.

Kerajaan Sunda yang sebagian besar masyarakatnya sebagai peladang sangat bergantung pada aktivitas kemaritiman untuk kelangsungannya. Dalam hal ini peran pelabuhan dagang sangat vital. Pelabuhan bukan sekedar tempat berlabuh tetapi harus memenuhi beberapa persyaratan yaitu sebagai tempat berlabuh dengan aman, terlindungi dari ombak besar, serta terlindung dari angin dan arus yang kuat. Tempat ideal untuk pelabuhan adalah muara sungai besar. Pada jaringan lalu lintas, fungsi pelabuhan juga sebagai penghubung antara jalan maritim dan jalan darat atau penghubung antara pelabuhan dengan kawasan pedalaman. Melalui sungai penduduk pedalaman dapat mengangkut hasil bumi ke pantai (Poesponegoro dan Notosusanto 2009 a, 141). Pelabuhan sebagai kota pantai harus memiliki fungsi kelautan. Laut tidak hanya dilihat sebagai faktor distorsi mobilitas tetapi juga sebagai lintas energi barang, manusia, dan informasi dari pelabuhan satu ke kota lainnya (Nurhadi 1995, 87).

Pada masa akhir Kerajaan Sunda, peran pelabuhan-pelabuhan dagang tersebut mengalami kemunduran. Dalam perkembangannya ada yang terus berlangsung tetapi ada pula yang surut dan berubah fungsi hanya sebagai pelabuhan nelayan saja. Keadaan pada tahun 1775 – 1778 di Jawa Barat hanya ada tiga pelabuhan yaitu Bantan, Batavia, dan Cheribon (Stockdale 1995, 193). Penyebab menurunnya fungsi pelabuhan terjadi karena beberapa faktor. Hal yang umum terjadi karena adanya perebutan kekuasaan. Salah satu contoh misalnya yang terjadi pada pelabuhan Chegude. Jatuhnya Malaka ke tangan Portugis berpotensi munculnya ancaman orang-orang Islam di pesisir terhadap Kerajaan Sunda. Pada 1512 Kerajaan Sunda menjalin hubungan dengan Portugis (Graaf dan Pigeaud 1985, 146 - 147).

Ketika itu Jayadewata mengirim utusan yang dipimpin Ratu Samiam meminta bantuan kepada Alfonso d'Albuquerque. Sebagai balasan pada tahun 1522 pihak Portugis di Malaka ketika itu yang menjadi gubernur Jorge d'Albuquerque, mengirim perutusan yang dipimpin Henrique Lemé untuk mengadakan perjanjian dengan raja Sunda. Ketika yang bertahta adalah Samiam (Poesponegoro dan Notosusanto 2009, 394).

Perjanjian berlangsung pada tanggal 21 Agustus 1522. Isi perjanjian pada intinya raja Sunda memberikan ijin kepada Portugis untuk membangun benteng. Raja akan menyediakan lada sebanyak-banyaknya sebagai penukar barang-barang yang diperlukan. Sebagai pernyataan persahabatan raja Sunda akan menghadiahkan 1.000 karung lada setiap tahun sejak Portugis membangun benteng (Djajadiningrat 1983, 79 - 80). Dalam perjanjian itu pihak Portugis diwakili Henrique Leme sedangkan Raja Sunda didampingi oleh tiga orang menteri yaitu *Mandari Tadam*, *Tamungo Sague de Pate*, dan *Bengar*. Menurut Guillot, perjanjian antara Leme dan pihak Raja Sunda dilakukan di Banten dan selanjutnya pihak Portugis akan mendirikan benteng di Cidigy atau Cheguide. Lokasi Cheguide menurut buku pedoman pelayaran dapat ditentukan terletak di antara Pontang dan Tangerang. Tepatnya antara Tanjung Kait dan Muara Cisadane. Akhirnya Guillot menarik hipotesis bahwa Cheguide di mana Leme mendirikan padrao sebagai tanda lokasi akan dibangunnya benteng berada di muara Ci Sadane, tepi Kali Kramat sekarang. Pembangunan benteng dilaksanakan oleh Francisco de Sa. Ketika Francisco de Sa menuju Sunda, armadanya terserang badai. Duarto Coelho salah seorang kapten armada tersebut berhasil sampai di pelabuhan tetapi kapalnya tenggelam di situ. Semua pasukannya diserang oleh orang-orang Islam yang beberapa hari sebelumnya telah merebut kota itu dari Samiam (Guillot 1992, Saptono 1998, 246 - 248).

Perebutan kekuasaan selain terjadi di Cheguide juga di Sunda Kelapa. Pada 1527 Sunda Kelapa berhasil direbut oleh pasukan Islam. Kondisi seperti ini menyebabkan terputusnya hubungan antara kawasan pesisir dengan pusat Kerajaan Sunda di pedalaman. Jalan niaga Kerajaan Sunda satu persatu jatuh ke tangan pasukan Islam, sehingga raja hanya dapat bertahan di pedalaman (Poesponegoro dan Notosusanto 2009, 395).

Selain karena perebutan kekuasaan, tidak berfungsinya pelabuhan juga disebabkan faktor alam. Sebagai contoh adalah pelabuhan Chemanuk (Indramayu). Pengkajian terhadap sedimentasi yang terjadi di sekitar Ci Manuk, khususnya daerah delta, sudah pernah dilakukan oleh beberapa ahli misalnya dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (PPPGL 2016). Ci Manuk merupakan gabungan dari anak-anak sungai yang lebih kecil, yaitu Ci Lutung, Ci Pelas dan Ci Keruh. Ketiga anak sungai Ci Manuk tersebut mengalir pada daerah-daerah endapan volkanik muda berumur Kuartar. Debit air Ci Manuk mencapai 1200 m<sup>3</sup>/detik di kala musim hujan, yaitu pada bulan Oktober hingga Maret. Pada musim kering debit sungai ini hanya mencapai 5 m<sup>3</sup>/detik. Dengan debit sungai yang sedemikian

besar, di kala musim hujan, mengakibatkan alur sungai yang ada tidak mampu menampung jumlah air sungai, air akan meluap keluar menggenangi lingkungan sekitar. Dalam situasi tersebut kecepatan aliran air luapan (banjir) Ci Manuk akan mengalami penurunan karena terhambat oleh berbagai pematang-pematang, arus dan gelombang laut.

Kadar lumpur air Ci Manuk tergolong tinggi yaitu rata-rata 2.850 mg/liter, sementara kadar maksimum adalah 8.840 mg/liter, karena memiliki kadar lumpur yang cukup tinggi maka pertumbuhan daratan baru (*akrasi*) di kawasan muara berlangsung dengan kecepatan kurang lebih 200 meter/tahun. Dua faktor penting yang mempengaruhi dinamika alur Ci Manuk yaitu perubahan yang drastis debit sungai dan kandungan lumpur yang cukup tinggi. Ci Lutung sebagai salah satu anak sungai Ci Manuk juga mempunyai arti penting, sungai ini juga memiliki kadar lumpur lebih dari 2.850 mg/liter. Dari kandungan lumpur yang demikian tinggi tersebut ditambah dengan kandungan lumpur Ci Manuk dapat mencapai 27 juta ton/tahun. Akibatnya kawasan muara Ci Manuk akan mengalami proses pendangkalan (*akrasi*) yang sangat luas dan cepat. Material sedimen terangkut aliran Ci Manuk memiliki beragam ukuran butir, gosong pasir terkadang terbentuk pada tengah alur sungai (*mid stream bar*) yang terdiri dari pasir ukuran sedang. Pembentukan gosong pasir tersebut dapat menghambat dan menyumbat aliran alur-alur sungai mengakibatkan proses pengendapan tidak seimbang antara satu alur dengan alur-alur lainnya. Pendangkalan yang sangat intens menyebabkan pelabuhan Indramayu tidak dapat berfungsi.

#### **4. Penutup**

Kerajaan Sunda merupakan kerajaan di Jawa Barat yang eksis berdiri pada kurun abad ke-10 hingga ke-16 M. Kerajaan Sunda dapat dikatakan sebagai pengganti Kerajaan Tarumanegara. Pusat pemerintahan Kerajaan Sunda berpindah-pindah yang semuanya berada di pedalaman yaitu di sekitar Ciamis dan Bogor. Sesuai dengan kondisi geomorfologi wilayahnya, pola mata pencaharian masyarakat Sunda mayoritas sebagai peladang. Sebagai masyarakat peladang, pemukimannya cenderung berupa pemukiman kecil (*tribe*) yang berpindah-pindah. Suatu kerajaan dengan pola semacam ini akan sulit berkembang dan bertahan. Dalam kenyataannya Kerajaan Sunda dapat bertahan hingga sekitar 600 tahun. Hal ini ternyata ditunjang aktivitas kemaritiman.

Dalam menjalankan aktivitas kemaritiman, Kerajaan Sunda didukung oleh adanya enam pelabuhan dagang di sepanjang pantai utara Pulau Jawa bagian barat. Dengan adanya pelabuhan tersebut, terjadi hubungan dagang secara *insuler* dan *interinsuler*. Perdagangan *insuler* terjadi antara kawasan pedalaman dengan pesisir dan antar kota pelabuhan di Pulau Jawa. Hubungan dagang antara kawasan pesisir dengan pedalaman ditunjang oleh adanya jaringan jalan yang menghubungkan antara pusat pemerintahan dengan beberapa permukiman baik di pedalaman maupun di pesisir. Perdagangan *interinsuler* terjalin dengan

beberapa daerah di Sumatera, Sulawesi, Malaka, Maladewa, dan Cina. Barang komoditas utama Kerajaan Sunda adalah lada, beras, dan bahan makanan. Barang komoditas dari luar antara lain tekstil, akar-akaran, dan tenaga kerja (budak). Perebutan kota-kota pelabuhan yang dilakukan oleh masyarakat muslim di pesisir menjadikan pusat kerajaan terisolir. Kemunduran fungsi kota pelabuhan juga disebabkan faktor alam berupa pendangkalan. Dengan semakin terbatasnya aktivitas kemaritiman yang dilakukan Kerajaan Sunda menjadikan mengalami keruntuhan.

## Daftar Pustaka

- Atja (1968) *Tjarita Parahijangan Naskah Titilar Karuhun Urang Sunda Abad ke-16 Masehi*. Bandung, Jajasan Kebudayaan Nusalarang.
- Boechari (1979) "An Old Malay Inscription of Srivijaya at Palas Pasemah (South Lampong)." *Praseminar Penelitian Sriwijaya*. Jakarta, Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional, 19 - 42.
- Cotesao, Amando (1967) *The Suma Oriental of Tome Pires*. Nendelnd iechtenstein, Kraus Reprint Limited.
- Danasasmita, Saleh (1987) *Sewaka Darma, Sanghyang Siksakandang Karesian, Amanat Galunggung: Transkripsi dan Terjemahan*. Bandung: Bagian Proyek Penelitian dan Pengkajian Budaya Sunda (Sundanologi) Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Djafar, Hasan (2010) *Kompleks Percandian Batujaya*. Bandung, Kiblat.
- (2001) "Percandian di Situs Batujaya, Karawang: Kajian Arsitektural, Kronologi, dan Sistemnya." *Semiloka Potensi dan Prospek Situs Percandian Batujaya Karawang, Jawa Barat*. Depok, Universitas Indonesia.
- Djajadiningrat, Hoesein (1983) *Tinjauan Kritis Tentang Sajarah Banten*. Jakarta, Djambatan.
- Ekadjati, Edi S. (1995) "Carita Pantun Lutung Kasarung: Eksistensi, Fungsi, dan Pandangan Masyarakat Sunda Tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup." Dalam *Kirana*. Jakarta, Intermedia.
- (2005) *Kebudayaan Sunda Zaman Pajajaran*. Bandung, Pustaka Jaya.
- Graaf, H. J. de, dan Th. G. Th. Pigeaud (1985) *Kerajaan-kerajaan Islam di Jawa. Peralihan dari Majapahit ke Mataram*. Jakarta: Grafitipers.
- Guillot, C. (1992) "Perjanjian dan Masalah Perjanjian Antara Portugis dan Sunda Tahun 1522." *Aspek-aspek Arkeologi Indonesia No. 13*.
- Iskandar, Johan (2009) *Ekologi Manusia dan Pembangunan Berkelanjutan*. Bandung, Program Studi Magister Ilmu Lingkungan Universitas Padjadjaran.
- Iskandar, Yoseph (1997) *Sejarah Jawa Barat (Yuganing Rajakawasa)*. Bandung, Geger Sunten.

- Michrob, Halwany (1992) *Temuan Perahu Kuno Tradisi Jawa Barat di Kabupaten Indramayu*. Serang, Suaka Peninggalan Sejarah dan Purbakala Jawa Barat, DKI Jaya, dan Lampung.
- Munandar, Agus Aris, dkk (2011) *Bangunan Suci Sunda Kuna*. Jakarta, Wedatama Widya Sastra.
- Nurhadi (1995) "Pasang Naik dan Surut Kota-kota Pantai Utara Jawa, Sebuah Model Kajian." *Berkala Arkeologi Tahun XV - Edisi Khusus*, 87 - 91.
- Poesponegoro, Marwati Djoened, dan Nugroho Notosusanto (2009) *Sejarah Nasional Indonesia II, Zaman Kuno*. Jakarta, Balai Pustaka.
- (2009) *Sejarah Nasional Indonesia III, Zaman Pertumbuhan dan Perkembangan Kerajaan-kerajaan Islam di Indonesia*. Jakarta, Balai Pustaka.
- Rahardjo, Supratikno (2007) *Kota-kota Prakolonial Indonesia. Pertumbuhan dan Keruntuhan*. Depok, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.
- Saptono, Nanang (1998) "Cheguide." *Dalam Dinamika Budaya Asia Tenggara - Pasifik dalam Perjalanan Sejarah*, oleh Tony Djubiantono, Lutfi Yondri, Yunus Arbi dan Nanang Saptono, 241 - 250. Bandung, Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia Komisariat Daerah Jawa Barat.
- (2012) "Penelitian Puncak-puncak Peradaban di Pantai Utara Jawa Barat dan Proses Perjalanan Masyarakat Hindu." *Kalpataru 21(1)*, 30 - 38.
- (2013) "Rekayasa Untuk Menghasilkan Pangan Pada Masyarakat Kerajaan Sunda Abad ke-14 - 16." *Dalam Widyadwara: Kajian Arkeologis Pangan dan Papan Warisan Leluhur*, oleh Agus Aris Munandar, 1 - 18. Bandung, Alqa Print.
- Stockdale, John Joseph (1995) *Island of Java*. Singapura: Periplus Editions Ltd.

## Website

<http://www.mgi.esdm.go.id/content/proses-pertumbuhan-delta-baru-sungai-cimanuk-hingga-tahun-2002-di-pantai-timur-kabupaten/> [Diakses Juni 17, 2017].

Nanang Saptono  
Balai Arkeologi Bandung  
nanangsaptono@gmail.com



# Nenek Moyangku Seorang Pelaut: Menengok Kejayaan Kemaritiman Indonesia Masa Lampau

**Gunadi Kasnowihardjo**

## **Abstract**

*Indonesia as a maritime nation is a necessity. This fact supported by our ancestors who are also a sailor. While between sailors and maritime can be likened to two sides of a coin that cannot be separated. There are two prior pieces of evidence that Indonesia is a nation that controls maritime. First, since prehistoric times our ancestors have acquired large or small islands scattered in Indonesia. They are known as native speakers of the Austronesian language and originated from Taiwan before 3500 BC. Secondly, the glory of the archipelagic kingdoms such as Kalingga, Singosari, Sriwijaya, Majapahit, and other kingdoms in Eastern Indonesia did not escape from its role in the field of maritime. The above historical facts need to be studied and researched, why the maritime spirit of this nation is declining day by day. It is a right choice because in the government of the President of RI, Joko Widodo, Nawa Cita proclaimed as a national program.*

**Keywords:** Sailor, Maritime nation, Austronesian, Nusantara, Nawa Citta

**Kata kunci:** pelaut, bangsa maritim, Austronesia, Nusantara, Nawa Citta

## **1. Pendahuluan**

Benarkah bangsa Indonesia adalah bangsa maritim, bangsa yang memiliki nenek moyang pelaut ulung? Sebagai bangsa maritim kita belum mampu mengelola secara maksimal lautan dan samudera yang kita miliki. Kementerian Kelautan baru terbentuk pada masa Presiden Abdurrahman Wahid, namun kelautan dan kemaritiman baru keluar “taring”-nya sejak Susi Pudjiastuti menjadi menteri. Permasalahan penting yang perlu diangkat saat ini adalah bagaimana mengembalikan kejayaan nenek moyang bangsa ini sebagai bangsa maritim. Bangsa yang mampu mengarungi samudera nan luas mengokupasi ribuan pulau-pulau yang tersebar di Samudera Pasifik, dan menguasai perniagaan laut, seperti pada ribuan tahun yang lalu hingga munculnya kerajaan-kerajaan besar seperti Sriwijaya dan Majapahit.

Teori “Out of Taiwan” (Bellwood, Fox, dan Tryon, 2006) menyatakan bahwa sejak kira-kira tahun 3500 SM nenek moyang kita telah mengarungi Laut Cina Selatan, Pasifik, dan Samudera Indonesia. Antara tahun 1000 – 500 SM, mereka mulai mengokupasi pulau-pulau di Nusantara. Hingga masa-masa kejayaan kerajaan Sriwijaya dan Majapahit bangsa kita diakui sebagai bangsa maritim yang disegani oleh bangsa-bangsa lain. Pada sekitar

abad ke-14 Masehi dan permulaan abad ke-15 Masehi terdapat lima jaringan perdagangan (*commercial zones*). Pertama, jaringan perdagangan Teluk Bengal, yang meliputi pesisir Koromandel di India Selatan, Sri Lanka, Burma (Myanmar), serta pesisir utara dan barat Sumatera. Kedua, jaringan perdagangan Selat Malaka. Ketiga, jaringan perdagangan yang meliputi pesisir timur Semenanjung Malaka, Thailand, dan Vietnam Selatan. Jaringan ini juga dikenal sebagai jaringan perdagangan Laut Cina Selatan. Keempat, jaringan perdagangan Laut Sulu, yang meliputi pesisir barat Luzon, Mindoro, Cebu, Mindanao, dan pesisir utara Kalimantan (Brunei Darussalam). Kelima, jaringan Laut Jawa, meliputi kepulauan Nusa Tenggara, kepulauan Maluku, pesisir barat Kalimantan, Jawa, dan bagian selatan Sumatera (Hall 1985). Jaringan perdagangan ini berada di bawah hegemoni Kerajaan Majapahit.

Mengacu pada kerangka pikir di atas, maka kajian ini bertujuan mengangkat kembali kejayaan bangsa ini di masa lampau sebagai bangsa maritim yang disegani oleh bangsa-bangsa lain. Sesuai dengan salah satu agenda dari program prioritas yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo yang disebut Nawa Cita. Cita yang pertama dari Nawa Cita adalah menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang sebagai terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri negara maritim (kompas.com).

Dalam upaya mendukung program pemerintah tersebut, setiap lembaga pemerintah memiliki program kerja sesuai dengan tugas dan fungsinya. Demikian pula dengan lembaga penelitian arkeologi yang memiliki tugas dan fungsi melakukan kajian dan penelitian kehidupan manusia masa lampau berdasarkan sisa-sisa tinggalan benda-benda hasil budaya manusia, lingkungan, dan bahkan sisa-sisa manusia itu sendiri. Penelitian pola permukiman masa prasejarah-protosejarah di kawasan Pantai Utara Jawa, telah menemukan bukti bahwa sejak 500 SM kawasan tersebut telah dihuni oleh manusia penutur rumpun Bahasa Austronesia yang datang dari daratan Asia (Bellwood, Fox and Tryon, 2006; dan Tim Penelitian, 2012). Mereka adalah para pelaut ulung yang berhasil mengarungi Laut Cina Selatan, Laut Pasifik, dan Samudera Indonesia. Merekalah nenek moyang bangsa Indonesia yang menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi kemaritiman sejak ribuan tahun yang lalu. Walaupun dalam skala yang paling kecil, hasil penelitian arkeologi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi nyata pada program pemerintah seperti misalnya pengembangan kemaritiman Indonesia.

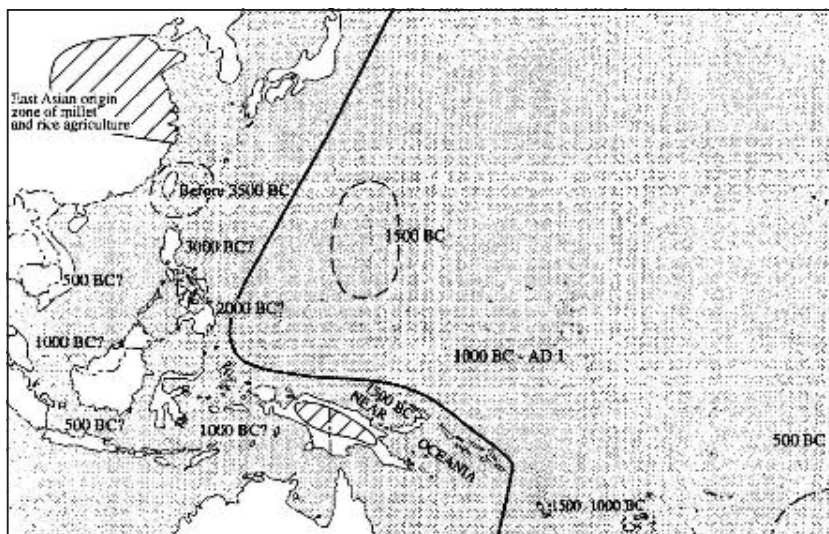
Jauh sebelum datangnya para penutur rumpun Bahasa Austronesia, yaitu pada masa Pleistosen akhir di Jawa khususnya dan Indonesia pada umumnya sudah dihuni manusia homo sapien-sapien antara lain seperti jenis Homo Wajakensis. Diungkapkan oleh Harry Widiyanto (2010) dalam buku *Jejak Langkah Setelah Sangiran*, bahwa Homo Wajakensis tergolong manusia purba jenis homo sapien atau manusia modern, yaitu makhluk yang

berakal budi (memiliki volume otak antara 1.550-1650 cc). Fosil Homo Wajakensis ditemukan oleh von Reitschoten pada tahun 1889 di daerah Wajak, dekat Campurdarat, Tulung Agung, Jawa Timur. Temuan ini diselidiki pertama kali oleh Eugene Dubois yang berupa ruas leher dan tengkorak yang mempunyai volume otak kurang lebih 1.630 cc. Selain itu, Eugene Dubois pada tahun 1890 menemukan fosil di daerah Wajak yang terdiri atas fragmen tengkorak, rahang atas dan bawah, tulang kering, serta tulang paha. Manusia Wajak termasuk ras Australoid diperkirakan hidup kira-kira 11.000 tahun BP, Temuan fragmen rangka manusia Wajak ini menunjukkan bahwa sekitar 11.000 tahun yang lalu di Indonesia sudah dihuni oleh manusia jenis Homo Sapiens (Widianto 2010, 27-29).

Pada tahun 1931-1934, von Koenigswald dan Weidenrich menemukan fosil-fosil manusia purba di lembah Sungai Bengawan Solo di dekat Desa Ngandong. Jenis manusia purba dari lembah Bengawan Solo tersebut dinamakan Homo Soloensis. Dari hasil penelitian tersebut diketahui bahwa manusia purba jenis Homo Soloensis lebih tinggi tingkatannya dari pada Homo Erectus. Sebagian para ahli menggolongkan ke dalam kelompok Homo Neanderthal, yang merupakan manusia purba jenis Homo Sapiens yang ditemukan di daratan Eropa yang sama-sama hidup dilapisan Pleistosen Atas. Seperti dikatakan Rushton (1997) bahwa Homo Sapien adalah *"The formal species name for living mankind. It is also extended to cover populations known from fossils that are distinguished as being above the evolutionary level of Homo erectus. There is debate over whether Neanderthals are to be included as a subspecies of Homo sapiens or made into a separate species"*. Di Jawa, selain Homo Wajakensis Ras Australoid ditemukan di Pegunungan Sewu, yaitu di Situs Goa Braholo. Baik manusia Braholo, manusia Wajak maupun manusia Solo, ketiga homo sapien ini hidup beranak pinak mengembangkan keturunannya di Jawa dan diperkirakan menyebar ke pulau-pulau lain. Homo sapien-sapien yang hidup setelah kala Pleistosen atas atau kala awal Holosen, diklasifikasikan sebagai manusia prasejarah.

Kira-kira tahun 3500 SM terjadilah perpindahan penduduk (Bangsa Mongol) secara besar-besaran dari daratan Cina Selatan ke Taiwan. Pada saat itu mereka telah mengenal sistem domestikasi tanaman dan hewan yang kemudian berkembang menjadi sistem bercocok tanam dan berternak. Teknologi pembuatan peralatan batu ditemukan teknologi upam, seperti yang ditemukan pada pembuatan Beliung dan Belincung. Mereka juga telah mengenal pembuatan wadah dari tanah liat bakar (tembikar) dan teknologi pembuatan perahu. Masa itu dikenal dengan jaman Batu Baru atau Neolitik, perubahan yang sangat spektakuler dalam kehidupan manusia itu, maka Cole (1970) menyebutnya sebagai "Revolusi Neolitik". Setelah beberapa waktu lama mereka mengokupasi Taiwan, akhirnya di antara mereka keluar dari Taiwan dan menyebar ke Asia Tenggara, terus ke Selatan sampai New Zealand, ke Barat hingga Madagaskar, dan ke Timur hingga Pulau Paskah. Mereka adalah para penutur rumpun bahasa Austronesia. Bahasa Austronesia ini

berasal dari bahasa Austrik yang berkembang menjadi bahasa Austro-Asiatik menyebar ke daratan Cina seperti Indo China, Thailand, dan Munda di India Selatan. Sedangkan bahasa Austronesia berkembang di Philipina, Indonesia, Malaysia, hingga Pasifik. Mereka adalah para imigran Ras Mongoloid, yang menyebar tidak hanya ke Asia Tenggara, Pasifik, dan Madagaskar, akan tetapi juga ke Asia Utara, Asia Timur, India Timur Laut, Eropa Utara, Amerika Utara, dan Amerika Selatan (Rushton 1997, 304). Pada 3000-2000 SM imigran Mongoloid mencapai Kepulauan Filipina, kemudian 1000 SM mengokupasi Kalimantan, Sumatra, Sulawesi dan pulau-pulau di Indonesia timur, selanjutnya pada 500 SM mereka mencapai Pulau Jawa (peta 1).



Peta 1. Migrasi penutur rumpun bahasa Austronesia mencapai Pulau Jawa 500 SM.  
Sumber: Bellwood, Fox, and Tryon, 2006.

Situs-situs prasejarah dan protosejarah di Pantai Utara Jawa seperti Buni, Batujaya, Binangun, Leran, Plawangan dan Tanjungan, diperkirakan situs-situs “Austronesia” yang diokupasi para imigran ras Mongoloid sejak 500 SM. Situs Buni terletak di kawasan Pantai Utara Jawa bagian barat, secara administratif berada di wilayah Kabupaten Bekasi. Berdasarkan temuan artefaktual seperti fragmen gerabah slip merah, belung persegi, bandul jala, dan artefak yang terbuat dari bahan logam, menunjukkan bahwa Situs Buni merupakan situs prasejarah-protosejarah (Soejono 2008, 387-390), yang diperkirakan terkait dengan para imigran Austronesia.

Situs Batujaya, awalnya diketahui sebagai situs dari Masa Hindu-Budha, karena yang tampak awal adalah reruntuhan candi bata. Setelah dilakukan penelitian ditemukan rangka manusia di lokasi percandian tersebut. Berdasarkan arah hadap dan sistem penguburannya diperkirakan kubur masa prasejarah. Dengan demikian kawasan Buni dan Batujaya

sudah diokupasi sejak masa prasejarah dan berlanjut hingga masa sejarah ([www.arkenas.kemdikbud.go.id](http://www.arkenas.kemdikbud.go.id)). Demikian pula dengan situs-situs di Jawa Tengah antara lain seperti Situs Binangun, Kecamatan Lasem (Tim Penelitian, 2012), Situs Leran, Kecamatan Sluke (Tim Penelitian, 2013), Situs Tanjung, Kecamatan Kragan (Tim Penelitian, 2014 dan Tim Penelitian 2015), serta Situs Plawangan, Kecamatan Kragan (Tim Penelitian 2016 dan Tim Penelitian 2017) situs – situs tersebut adalah bukti adanya permukiman masa prasejarah – protosejarah di kawasan pantai utara Kabupaten Rembang, Provinsi Jawa Tengah.

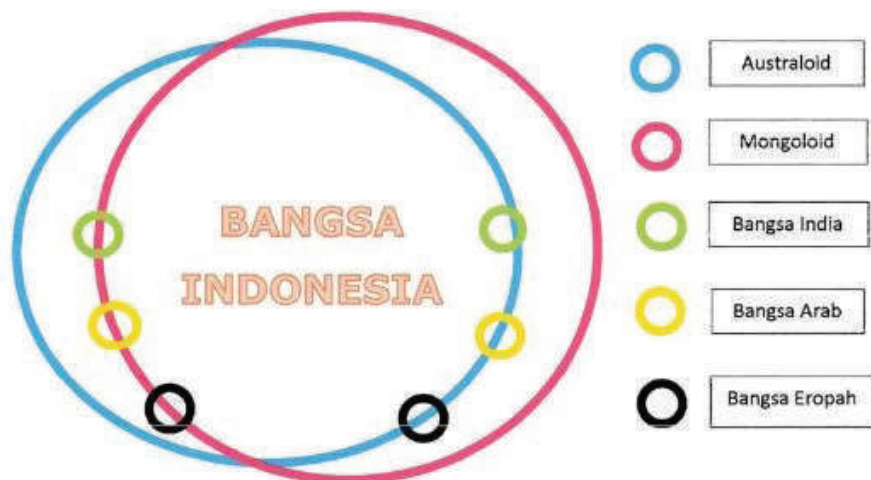
Mengacu pendapat para sarjana terdahulu, antara lain Prof. Dr. H. Kern, menyatakan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia berasal dari daratan Asia. Pendapat Kern tersebut berdasarkan kajian linguistik yaitu adanya kesamaan antara bahasa yang digunakan di Indonesia, Melanesia, Polinesia dan Mikronesia satu rumpun bahasa Austronesia yang berakar dari Bahasa Austrik di Asia (Simanjuntak, 2011). Berdasarkan data arkeologis yang ditemukan, baik di Kepulauan Indonesia maupun artefak-artefak yang ditemukan di daratan Asia seperti beliung dan tembikar slip merah, Robert von Heine Geldern menyimpulkan bahwa kedua jenis artefak tersebut sebagai bukti adanya relasi antara kedua wilayah. Teknologi pembuatan tembikar slip merah dan beliung maupun belincung ini dibawa dan dikembangkan oleh para imigran Austronesia di tempat-tempat mereka bermukim. Terkait dengan migrasi bangsa penutur rumpun Bahasa Austronesia, lebih lanjut Geldern menyatakan ada dua gelombang besar yang datang ke Indonesia dengan membawa tradisi Megalitik yaitu Gelombang Megalitik Tua kira-kira 2000 SM dan Gelombang Megalitik Muda 500 SM (Geldern, 1945).

Sejak kira-kira 11.000 tahun yang lalu Homo Sapien di Indonesia beranak-pinak hingga menurunkan manusia-manusia yang hidup sejak Masa Pleistosen akhir hingga awal Holosen. Kedatangan para imigran Austronesia di Kepulauan Indonesia memberikan dan mengajarkan budaya yang mereka miliki seperti bahasa, ilmu pengetahuan, teknologi, religi, sistem organisasi kemasyarakatan, sistem mata pencaharian, dan kesenian (7 unsur kebudayaan). Sejak itu, mereka berinteraksi dengan penduduk asli yang dijumpai yang masih hidup di goa-goa ataupun ceruk-ceruk (*rock shelter*). Di antara mereka terjadi kawin-mawin dan beranak-pinak selama ribuan tahun. Mereka tidak lagi tinggal di goa ataupun ceruk melainkan tinggal di rumah-rumah dalam perkampungan dengan sistem organisasi atau kelembagaan yang maju. Model kawin campuran seperti di atas terjadi pula untuk ras-ras lain yang datang dan bermukim di Indonesia berikutnya seperti bangsa Arab, India, dan Eropa walaupun dalam skala yang sangat kecil. Manusia-manusia yang lahir dari perkawinan campuran sejak ribuan atau ratusan tahun lalu hingga sekarang, itulah bangsa Indonesia (gambar 1).

Artikel ini ditulis berdasarkan hasil penelitian arkeologi prasejarah – protosejarah di kawasan pantai utara Jawa yang dipadukan dengan hasil kajian sejarah dan etnografi, sehingga paradigma dan strategi penelitian selain pengumpulan data arkeologi juga dilakukan kajian



sejarah dan etnografi (South 1977, 1-3). Data etnografi terkait dalam penelitian ini yaitu tentang mata pencaharian masyarakat pesisir baik sebagai nelayan maupun pengrajin tembikar (gerabah). Kajian sejarah dan etnografi dalam penelitian arkeologi dikenal dengan istilah pendekatan etno-histori dan etno-arkeologi yang dapat membantu dalam analisis. Dalam penelitian arkeologi teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara ekskavasi dan survei permukaan, sedangkan dalam pengumpulan data etnografi juga dilakukan survei dan wawancara mendalam (*depth interview*).



Gambar 1. Bagan keberadaan ras atau bangsa-bangsa yang mengokupasi kepulauan Nusantara, diawali ras Australoid masa Awal Holosen hingga kedatangan bangsa Eropa awal abad XVI Masehi.  
Sumber: Gunadi Kasnowihardjo, 2017.

## 2. Hasil Penelitian Arkeologi di Kawasan Pantai Utara Jawa

Kemaritiman dalam arti sempit yaitu kegiatan pelayaran dan perdagangan atau pelayaran niaga, seperti yang dipahami oleh sebagian masyarakat kita. Sedangkan pengertian maritim yang sebenarnya yaitu mencakup ruang atau wilayah permukaan laut, zona pelagik dan mesopelagik yang merupakan daerah subur di mana pada daerah ini terdapat kegiatan seperti pariwisata, lalu lintas, pelayaran dan jasa-jasa kelautan lainnya (Khoirunnisa, 2017). Selain itu, kemaritiman mencakup kegiatan di darat seperti pelabuhan, pemukiman nelayan dan industri maupun kerajinan hasil laut. Pada masa prasejarah hingga protosejarah, kemaritiman masyarakat di pantai utara Jawa terbukti cukup maju, yaitu dengan ditemukannya situs-situs seperti Binangun, Leran, Plawangan dan Tanjungan.

Situs-situs kubur prasejarah – protosejarah di Binangun, Leran, Plawangan, dan Tanjungan di Pantura Jawa, menginformasikan bahwa kira-kira  $2640 \pm 160$  BP atau abad 5 SM di kawasan tersebut pernah hidup manusia-manusia yang memiliki status sosial-ekonomi yang tinggi. Hal ini berdasarkan temuan rangka manusia yang dikubur di sepanjang pantai utara antara Kecamatan Lasem dan Kecamatan Kragan, Kabupaten

Rembang, Provinsi Jawa Tengah. Salah satu contoh yaitu rangka Binangun dan Leran diketahui bahwa manusia Binangun dan manusia Leran mereka telah mengenal budaya modifikasi gigi, seperti budaya orang-orang Amerika Latin pada 5000 SM (Kasnowihardjo, Suriyanto, Kusbardiyati, dan Murti, 2013). Sedangkan hasil penelitian dari Situs Plawangan dan Tanjungan ditemukan beberapa kubur baik kubur membujur tanpa wadah maupun kubur dengan wadah tempayan. Situs penguburan di kawasan pantai seperti tersebut di atas menunjukkan adanya pola permukiman masa prasejarah – protosejarah di kawasan pantai dan diperkirakan mereka yang hidup di kawasan pantai utara Jawa ini adalah para pelaku kemaritiman pada masa itu. Sementara lokasi hunian mereka berada di kawasan in land, yaitu antara 1 - 3 km dari garis pantai sekarang.



Foto 1 dan 2. Modifikasi 4 gigi seri atas manusia Binangun dan Modifikasi gigi manusia Leran. Sumber: Gunadi dkk, 2012..



Foto 3. Rangka manusia remaja temuan Kotak TP2 Situs Plawangan Sektor I. Sumber: Gunadi dkk, 2016.



Foto 4. Temuan rangka manusia dewasa dengan posisi membujur, diperkirakan berorientasi ke Laut Jawa.  
Sumber: Tim Penelitian, 2016

para wanita warga kampung nelayan yang ingin mengolah ikan panggang ataupun ikan asap, mereka harus membeli ikan segar di TPI. Nelayan yang masih eksis di Desa Plawangan justru merupakan pekerjaan sampingan yaitu nelayan khusus mencari rebon. Rebbon adalah jenis udang berukuran sangat kecil yang dapat diolah menjadi terasi. Pekerjaan ini bukan menjadi mata pencaharian utama karena nelayan rebon cukup bekerja 1 – 2 jam dan rebon dapat ditemukan di lokasi yang tidak jauh dari pantai.

Hasil wawancara dengan Ibu Sajirah (45 tahun) warga Desa Plawangan dijelaskan bahwa setiap akan membuat ikan panggang dia harus membeli ikan *ju'i* di tempat pelelangan ikan (TPI) walaupun suaminya, Bapak Kusnadi (50 tahun) adalah seorang nelayan. Pak Kusnadi yang sehari-hari ikut bekerja sebagai awak kapal nelayan, bersama-sama dengan awak kapal lainnya mereka bekerja sebagai pegawai atau buruh pada pemilik atau juragan kapal. Para awak kapal itu digaji harian sehingga sebarangapun besar hasil tangkapan saat itu mereka tidak akan menerima bagi hasil dari kerja mereka. Sehingga nelayan di kawasan Pantai Utara Kabupaten Rembang saat ini identik dengan buruh nelayan.

Demikian pula dengan para pengrajin gerabah di Desa Balong Mulyo, saat ini sebagian besar di antara mereka sudah tidak produksi lagi. Ibu Aisyah salah satu pengrajin gerabah di Desa Balong Mulyo, Kecamatan Kragan, Kabupaten Rembang menceritakan bahwa saat ini produk gerabah yang masih diminati pasar (konsumen) adalah jenis periuk dan layah, karena kedua jenis tembikar tersebut sampai sekarang masih fungsional sebagai perkakas rumah tangga yang belum tergantikan dengan bahan lain (plastik ataupun logam). Periuk oleh sebagian besar konsumen digunakan sebagai tempat untuk memproses pindang ikan



laut, sedangkan *layah* selama beberapa dekade ini banyak dibutuhkan sebagai tempat untuk menyajikan “sambal dan lalapan” di warung-warung “pecel lele” yang tumbuh menjamur di kota-kota di seluruh Indonesia (Tim Penelitian, 2014).

Studi arkeologi mempelajari sejarah berdasarkan tinggalan artefak, ekofak, dan ideofak yang tersisa dari kehidupan manusia masa lampau. Asal-usul dan kejayaan bangsa Indonesia dimasa lampau adalah bukti sejarah yang tidak bisa kita pungkiri atau kita tinggalkan. Keberadaan Ras Australoid yang terlebih dahulu tinggal di kepulauan ini, kemudian datang Ras Mongoloid bermigrasi secara besar-besaran tidak ada satupun rintangan. Demikian pula kedatangan bangsa-bangsa lain berikutnya, yang akhirnya mereka harus saling berhubungan, berintegrasi, dan kawin-mawin, itu semua adalah Sunatullah yang patut kita syukuri (Kasnowihardjo, 2016). Kajian historis-arkeologis di atas jelas menunjukkan bahwa nenek moyang kita adalah keturunan dari manusia atau orang-orang yang sangat berpengalaman mengarungi samudera dan menjalani kehidupan

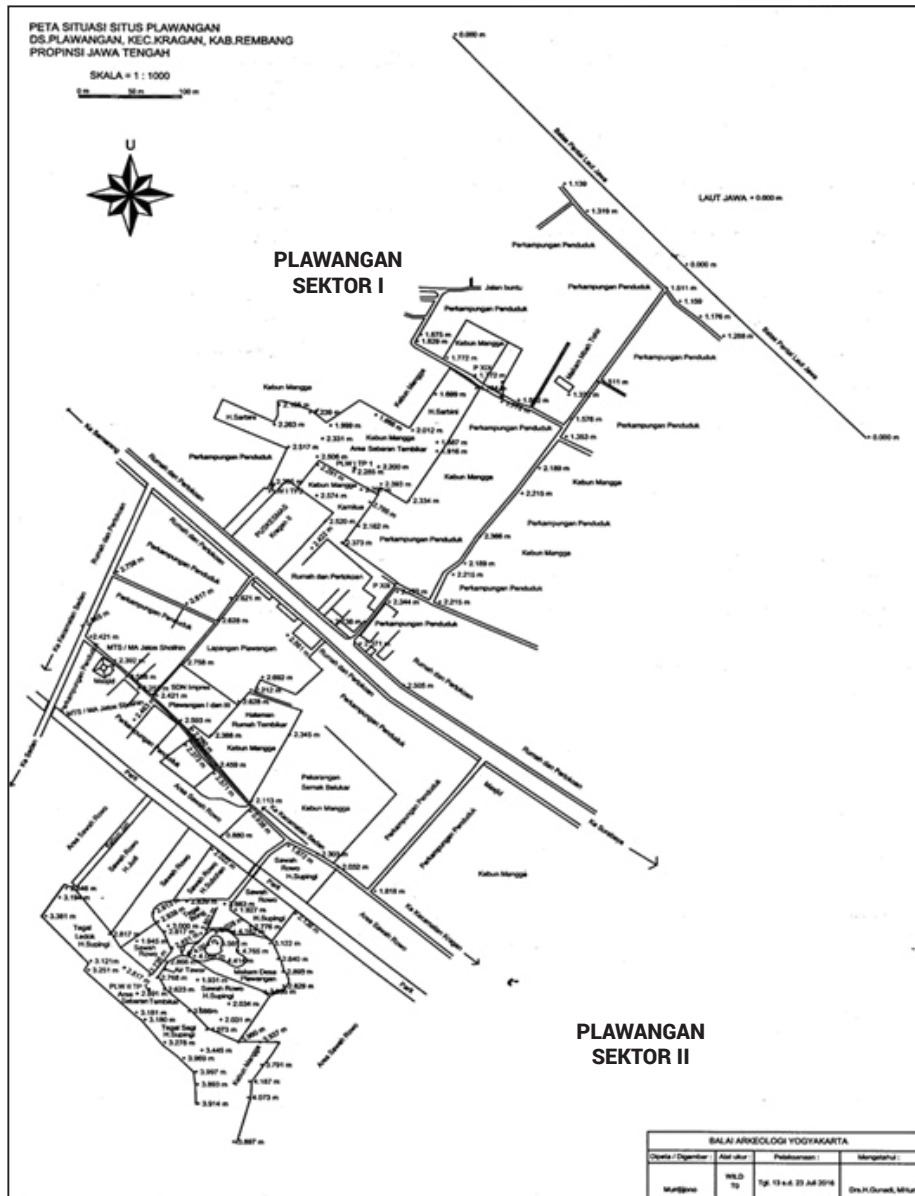


Foto 5 dan 6. Wanita pengrajin gerabah di Desa Balong Mulyo, Kecamatan Kragan dengan teknologi roda putar. Teknologi masa Neolitik ini sampai ke Indonesia dibawa oleh penutur rumpun bahasa Austronesia.  
Sumber: Tim Penelitian, 2017.



Foto 7 dan 8. Memasak ikan panggang atau ikan asap adalah salah satu kegiatan para wanita di kampung nelayan Desa Plawangan. Teknologi pengolahan ikan warisan nenek moyang, salah satu kegiatan yang berkaitan dengan kemaritiman masa lampau.  
Sumber: Tim Penelitian, 2017.

di lingkungan lautan, serta dalam kurun waktu yang cukup lama. Dengan kata lain nenek moyang kita adalah bangsa yang memiliki budaya kemaritiman. Budaya kemaritiman tidak hanya kegiatan di laut, akan tetapi adapula berbagai kegiatan yang dilakukan di darat. Kata maritim berasal dari kata *maritime* yaitu sesuatu yang berkaitan dengan laut. Kegiatan kemaritiman selain pelayaran, dan mencari ikan ataupun sumberdaya laut lainnya, juga beberapa kegiatan seperti membuat perahu dan peralatan pelayaran lainnya, mengolah



Peta 2. Peta situasi Situs Plawangan  
 Sumber: Tim Penelitian, 2017

hasil tangkapan ikan dan melakukan perdagangan. Ketrampilan dan keahlian baik dalam kehidupan di laut maupun di darat seperti tersebut sudah diajarkan oleh nenek moyang kita sejak ribuan tahun yang lalu. Oleh karena itu tidak mengherankan apabila pada awal pertengahan milenium pertama (abad ke-5 Masehi) hingga pertengahan milenium kedua (abad ke-15 Masehi), di Nusantara muncul kerajaan-kerajaan yang telah *go internasional* dan disegani oleh kerajaan-kerajaan lain (dari Kerajaan Kalingga hingga Kerajaan Majapahit).

Antara abad ke-5 hingga 7 Masehi, menurut berita Cina ada sebuah kerajaan di Jawa yang bernama Kalingga, dipimpin oleh seorang Ratu yaitu Putri Simha yang dikenal sangat jujur, adil, tegas, dan bijaksana dalam memimpin kerajaan. Kehebatan Ratu Simha dan Kerajaan Kalingga sampai terdengar oleh bangsawan Arab, sehingga suatu hari bangsawan Arab tersebut datang ke Kalingga membawa pundi-pundi berisi kepingan uang emas, kemudian diletakkan di dekat tempat keramaian (pasar). Konon cerita hingga tiga tahun lamanya tidak seorangpun yang menyentuh pundi-pundi tersebut (Poesponegoro dan Notosusanto 1984, 93-95). Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit contoh lain kejayaan bangsa Indonesia pada masa lalu karena kemampuan kemaritiman yang dimilikinya, sehingga mampu menguasai perdagangan antar pulau maupun antar negara. Di Indonesia Timur, pelaut Bugis-Makassar sejak ratusan tahun yang lalu mengarungi lautan Pasifik mencari Teripang hingga mencapai Benua Australia.

Dapat dibayangkan betapa hebatnya Bangsa Indonesia pada masa lalu, potensi kemaritiman yang berupa sumberdaya alam dapat dikelola dengan kemampuan sumberdaya manusia yang mumpuni. Hasilnya, kesejahteraan para nelayan terpenuhi, sehingga apabila rakyat makmur, maka negara/kerajaanpun menjadi kuat. Hal ini telah dibuktikan oleh nenek moyang kita, satu di antaranya yaitu para pelaut Makassar yang sukses berlayar mengarungi Laut Arafuru hingga mencapai *Arnhem Land* Timur Laut Australia, mereka berlayar sekuat tenaga untuk mendapatkan Teripang (<http://nationalgeographic.co.id/berita/2016/07/kisah-mesra-pelaut-makassar-dan-orang-aborigin-pada-masa-lalu>).

Walaupun demikian, kejayaan masa lampau tidak semata-mata dari kejayaan kemaritiman saja, potensi kehidupan *in land* tidak kalah pentingnya dalam mendukung kejayaan dunia kemaritiman. Tonggak Revolusi Neolitik seperti domestikasi tanaman dan hewan dapat mengantarkan bangsa Indonesia menjadi bangsa agraris. Pertanian dan peternakan berkembang sangat pesat karena didukung posisi geografis negara Indonesia yang dilewati katulistiwa dan memiliki dua musim yang menjadikan tanah Indonesia tanah yang subur ... *thukul kang sarwo tinandur*. Sumberdaya alam dari pedalaman seperti Emas, Cendana, Gaharu, dan Barus merupakan komoditi eksport dan dicari oleh para pedagang dari Eropa, Timur Tengah, India, dan negara Asia lainnya. Muara Kaman yang berada di antara pertemuan Sungai Mahakam dan Sungai Kedangrantau di pedalaman Kalimantan Timur, sejak masa protosejarah sudah dikenal sebagai pusat perdagangan emas dan gaharu.



Waktu itu, Kudungga yang berperan sebagai *Big Man* atau Syahbandar di Muara Kaman, yang akhirnya ia mampu mengantarkan cucunya Mulawarman sebagai raja pertama di Nusantara. Beberapa prasasti yang dikeluarkan oleh Mulawarman itulah yang menandai berakhirnya masa prasejarah dan dimulainya masa sejarah di Indonesia (Cahyono dan Gunadi, 2007).

### 3. Penutup

Kejayaan bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim di masa lalu adalah sejarah yang seharusnya kita teladani. Demikian pula kejayaan bangsa Indonesia sebagai bangsa agraris harus kita kaji kembali. Semestinya, di awal milenium ketiga bangsa dan negara Indonesia sudah tergolong sebagai negara yang maju, sudah tinggal landas istilah Pak Harto. Namun kenyataannya, milenium ketiga sudah berjalan hampir 20 tahun, kita masih di landasan bahkan makin terpuruk.

Mengapa kejayaan kemaritiman kita di masa lampau akhirnya tidak bertambah maju bahkan cenderung terpuruk? Dimana kesalahan kita, mampukah kita mengkaji sejarah bangsa ini dari waktu ke waktu bagaimana kebijakan para penguasa di negeri ini dalam mengelola sumberdaya alam Indonesia yang semestinya itu adalah sumber kehidupan rakyat dan untuk kemakmuran rakyat. Marilah kita menengok sejarah perjalanan bangsa ini, sudahkah selama ini kita mengacu pada sejarah nenek moyang, atau justru sebaliknya kita telah meninggalkan sejarah mereka? Sebagai bangsa yang besar kita harus mampu menghargai dan melestarikan peninggalan nenek moyang baik yang bersifat *tangible* maupun yang *intangible*.

Mengapa Kerajaan Kalingga, Sriwijaya, Singosari, dan Majapahit merupakan suatu kekuasaan yang disegani di Asia Tenggara. Hingga masuknya pengaruh Islam ke Nusantara Kerajaan-kerajaan seperti Samudera Pasai, Demak, dan beberapa Kasultanan di Kalimantan dan Indonesia bagian Timur lainnya merupakan kekuatan-kekuatan yang disegani oleh bangsa lain. Mereka adalah kerajaan-kerajaan yang dikenal memiliki kekuatan kemaritiman yang tangguh. Dari Indonesia Timur, orang Bugis-Makassar memiliki semboyan *Kualleangi Tallanga Natowalia*, diterjemahkan bebas dalam bahasa Indonesia “Sekali layar terkembang Pantang Biduk surut ke Pantai” (<http://adiputrajaya.blogspot.co.id/2011/01/siri-napacce-badik-dan-kualleangi.html>). Arti sebenarnya dari kalimat *Kualleangi Tallanga Natowalia* adalah “Lebih Kupilih Tenggelam (di laut) daripada harus kembali (ke pantai)”. Semboyan yang jelas-jelas menunjukkan bahwa mereka adalah para pelaut sejati yang memiliki kemampuan kemaritiman. Kemampuan tersebut dibuktikan selama berabad-abad mereka mondar-mandir antara Makassar dan *Arnhem Land*, Australia Utara, menaklukkan Laut Arafuru untuk mencari teripang di Tanah Aborigin (<http://nationalgeographic.co.id/berita/2016/07/kisah-mesra-pelaut-makassar-dan-orang-aborigin-pada-masa-lalu>).

Gaung lagu “Nenek Moyangku Orang Pelaut” sudah saatnya dikumandangkan kembali agar meresap dan mengakar di hati sanubari generasi muda kita. Semangat kemaritiman ditumbuh-kembangkan dengan membangun sarana-prasarana kemaritiman, tetapi yang paling utama adalah mempersiapkan sumberdaya manusia dan memberdayakannya secara proporsional dan profesional. Untuk memasyarakatkan lagu di atas perlu upaya-upaya dan pemikiran yang serius. Kebiasaan generasi muda kita yang telah lama terbungkus oleh budaya sekuler, dan mulai terlepas dari ikatan emosional tradisi-tradisi nenek moyang kita, satu kondisi yang sangat memprihatinkan. Sedangkan mengubah kebiasaan dan pola pikir suatu generasi merupakan pekerjaan yang sangat berat dan perlu kebijakan-kebijakan pemerintah yang tepat. Salah satu dari Nawa Cita agenda program Presiden Joko Widodo antara lain mengembangkan Tol Laut dari Aceh hingga Papua demi kemajuan kemaritiman bangsa dan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dari hasil penelitian dan kajian arkeologi ini, maka dalam penutup dapat disimpulkan dan direkomendasikan sebagai berikut (1) Negara Indonesia adalah negara maritim yang berkekuatan agraris atau negara agraris yang berkekuatan maritim. Sejak Masa Prasejarah keduanya merupakan kekuatan besar yang harus dikembangkan secara simultan dan paralel; (2) Sejarah adalah acuan atau referensi, terutama sejarah kejayaan suatu bangsa, tidak hanya sebagai acuan akan tetapi dapat dijadikan sebagai tuntunan sehari-hari dalam berbangsa dan bernegara; (3) Kejayaan kemaritiman bangsa Indonesia mari kita wujudkan kembali, kita bangun semangat “nenek moyangku orang pelaut”, kita tumbuh kembangkan jiwa-jiwa pelaut muda kita dengan memberikan pendidikan dan fasilitas yang memadai untuk siap menjadi nelayan dan pelaut yang mumpuni yang memiliki jiwa kemaritiman tinggi; (4) Para buruh akan kembali menjadi nelayan lagi, menjadi nakhoda dan awak kapal untuk kapalnya sendiri. Tidak seperti yang kita lihat saat ini di antara rumah-rumah kumuh dan sangat sederhana tempat tinggal buruh nelayan itu, berdiri megah bangunan 3 lantai dengan garasi yang cukup untuk 3 mobil milik Juragan Kapal, itulah kondisi kampung nelayan di Pantura Jawa; (5) Lagu “Nenek Moyangku Orang Pelaut” telah berusia 77 tahun, liriknya menyimpan pesan moral yang sangat tinggi, rasanya lagu yang sarat akan makna kemanusiaan itu sekarang sudah jarang terdengar. Mari kita nyanyikan lagi, kita ajarkan kepada anak-anak usia dini, dari generasi ke generasi. Untuk melestarikannya, mungkinkah lagu ciptaan Ibu Sud yang memiliki nilai *memory of the humanity* kita usulkan untuk ditetapkan sebagai *intangible heritage*? Sekalipun hanya sebagai “warisan budaya” tingkat nasional.

## Daftar Pustaka

Bellwood, Fox, dan Tryon (2006) *The Austronesians, Historical and Comparative Perspective*. The Australian National University E-PRESS.

- Cahyono, Dwi dan Gunadi (2007) *Kerajaan Kutai Martapura, Kajian Arkeologi Sejarah*. Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah Kabupaten Kutai Kartanegara, Kalimantan Timur.
- Cole, Sonia (1970) *The Neolithic Revolution Trustees of the British Museum London (Fifth Edition)*. London, Staples Printers Limited.
- Hall, Kenneth R. (1985) *Maritime Trade and State development in Early Southeast Asia*. Honolulu, University of Hawaii Press.
- Heine-Geldern, Robert von (1945) "Prehistoric Research in the Netherlands Indies", dalam Pieter Honig and Frans Verdoorn (eds.) *Science and Scientist in the Netherlands Indies*. New York, Board for Netherlands Indies, 129–162.
- Kasnowihardjo, Gunadi, dkk (2013) "Modifikasi Gigi Manusia Binangun dan Leran, Temuan Baru di Kawasan Pantura, Kabupaten Rembang, Jawa Tengah", *Berkala Arkeologi* 33 (2), 169-184.
- (2016) "Kontribusi Hasil Penelitian Arkeologi dalam Program Kebhinekaan Sebagai Pemersatu Bangsa: Studi kasus pada situs kubur prasejarah di pantai utara Jawa Tengah", *Berkala Arkeologi* 36 (2), 161-172.
- Poesponegoro, Marwati Djoened dan Notosusanto, Nugroho (1984) *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta, Balai Pustaka.
- Rushton, J, Philippe (1997) *Race, Evolution, and Behavior A Life History Perspective*. New Jersey, Transaction Publisher.
- Simanjuntak, Truman (2011) "Austronesia Prasejarah di Indonesia". Dalam M. Irfan Mahmud dan Erlin Novita Idje Djami (eds.) *Austronesia & Melanesia di Nusantara: Mengungkap Asal-Usul dan Jati-Diri dari Temuan Arkeologis*. Yogyakarta, Penerbit Ombak.
- Soejono, R. P. dan Leirissa, R. Z. (2008) "Zaman Prasejarah di Indonesia". Dalam Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto (eds). *Sejarah Nasional Indonesia I*. Jakarta, Balai Pustaka.
- South, Stanley (1977) "Research Strategies in Historical Archaeology: The Scientific Paradigm". *Research Strategies in Historical Archaeology*. London, Academic Press, Inc.
- Tim Penelitian (2012) *Penelitian Situs Kubur Prasejarah di Pantai Utara Kabupaten Rembang, Jawa Tengah*, Laporan Penelitian Balai Arkeologi Yogyakarta (belum diterbitkan).
- Tim Penelitian (2013) *Penelitian Kubur Prasejarah di Situs Leran, Kecamatan Sluke, Kabupaten Rembang, Provinsi Jawa Tengah*, Laporan Penelitian Balai Arkeologi Yogyakarta (belum diterbitkan).
- Tim Penelitian (2014) *Pola Permukiman Masa Prasejarah di Kawasan Pantai Utara, Wilayah Kecamatan Kragan, Kabupaten Rembang, Provinsi Jawa Tengah*, Laporan Penelitian Balai Arkeologi Yogyakarta (belum diterbitkan).

Tim Penelitian (2015) *Pola Permukiman Masa Prasejarah-Protosejarah di Kawasan Pantai Utara Jawa: Situs Tanjungan, Desa Tanjungan, Kecamatan Kragan, Kabupaten Rembang, Jawa Tengah*, Laporan Penelitian Balai Arkeologi Yogyakarta (belum diterbitkan).

Tim Penelitian (2016) *Pola Permukiman Masa Prasejarah-Protosejarah di Kawasan Pantai Utara Jawa*, Laporan Penelitian Balai Arkeologi Yogyakarta (belum diterbitkan).

Tim Penelitian (2017) *Pola Permukiman Masa Prasejarah-Protosejarah di Kawasan Pantai Utara Jawa*, Laporan Penelitian Balai Arkeologi Daerah Istimewa Yogyakarta (belum diterbitkan).

Widianto, Harry (2010) *Jejak Langkah Setelah Sangiran*. Jakarta, Balai Pelestarian Situs Manusia Purba Sangiran, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata.

### **Website**

[www.academia.edu/25689990/Zona Pelagik, Meso-pelagik dan Abisal/](http://www.academia.edu/25689990/Zona_Pelagik,_Meso-pelagik_dan_Abisal/) [Diakses 30 Januari 2017].

[www.arkenaskemdikbud.go.id/](http://www.arkenaskemdikbud.go.id/) [Diakses 30 Januari 2017].

[www.izaybiografi.com/](http://www.izaybiografi.com/) [Diakses 25 April 2016].

<http://nationalgeographic.co.id/berita/2016/07/kisah-mesra-pelaut-makassar-dan-orang-aborigin-pada-masa-lalu/> [Diakses 22 Juli 2016].

**Gunadi Kasnowihardjo**  
Balai Arkeologi Daerah Istimewa Yogyakarta  
[gunbalar@yahoo.com](mailto:gunbalar@yahoo.com)

# Tinjauan Awal Keramik dari Situs Pasar Ikan dalam Jalur Maritim

**Ekowati Sundari**

## ***Abstract***

*Jakarta, which is now the capital of the Republic of Indonesia, is the development of a small port in a bay near the mouth of the Ciliwung River called Pasar Ikan (Fish Market). It can be said that the Pasar Ikan Harbor has been around for 700 years since the beginning of the 14th century until now. Chronologically, Pasar Ikan Harbor can be divided into four periods, namely the period under the kingdom of Pajajaran, the Islamic empire, the Dutch VOC, and the Dutch Colonial. In the course of its history, it has undergone a period of development, peaking and receding. Fortunately, the Pasar Ikan Harbor is located in a bay that is protected by small islands. In addition, Indonesia is strategically located within the international maritime network, between the two ancient international trade centers of India and China. Its development coincided with international trade since the power held by the kingdom of Pajajaran in the 14th century, named Kalapa (Sunda Kalapa). This trade attracted the interest of various local traders and the western nation, with a wide range of commodities, among which are the spices and ceramics that make the Fish Market an international port. In 1527, the rulers switched to the Islamic empire under the authority of Fatahillah and its name was changed into Jakarta (Jayakarta). In 1619, Jayakarta was captured by the VOC (Verenigde Oost Indische Compagnie) and its name was changed to Batavia, which implements a ceramic trade monopoly. Therefore, ceramics plays an important role as trade commodity. The ceramic set of Pasar Ikan sites can be said to contain high enough data value, either in quality, quantity, or contextual. Based on this reason ceramics are used as important study material.*

**Keywords:** *ceramic, Pasar Ikan, maritime*

**Kata kunci:** keramik, Pasar Ikan, maritim

Di Jakarta, ibukota Republik Indonesia sampai saat ini masih terdapat tempat yang disebut Pasar Ikan. Saat ini, letaknya masuk di bagian wilayah Jakarta Kota Tua yang merupakan perkembangan dari sebuah pelabuhan kecil di teluk dekat muara Sungai Ciliwung. Letaknya termasuk Jakarta Utara; berbatasan dengan, Jalan Pakin di sebelah Selatan; kanal Pluit di sebelah Utara; Pelabuhan Sunda Kalapa di sebelah timur dan Jalan Gedung Panjang di sebelah barat. Pasar Ikan berkembang menjadi bandar atau pelabuhan besar bersifat internasional yang telah berumur lebih kurang 700 tahun yaitu sejak awal abad ke-14 hingga sekarang; yang dapat dibagi ke dalam empat masa, yaitu masa di

bawah Kerajaan Pajajaran, kerajaan Islam, VOC dan Kolonial Belanda. Perkembangannya bersamaan dengan perdagangan dalam jalur maritim internasional bahwa berbagai bangsa asing dan pedagang lokal banyak yang berminat dengan komoditi penting yaitu rempah-rempah, selain itu juga keramik di Pasar Ikan. Sumber sejarah termasuk peta-peta membantu untuk mengetahui sejak awal, berkembang dan masa surutnya. Serta kajian arkeologi yang berdasarkan himpunan pecahan keramik temuan dari situs Pasar Ikan untuk mengetahui pertanggalan kegiatan perdagangan keramik.



Peta 1. Peta Sunda Kalapa, tahun 1897

Menurut ekologiinya terdapat pelindung alami yang baik, yaitu letaknya berada di dalam teluk yang terlindungi oleh pulau-pulau kecil, sehingga kapal-kapal dapat berlabuh dengan aman dari ombak besar, angin dan arus yang kuat. Selain itu, letak Indonesia sangat strategis dalam jaringan jalur maritim internasional, antara dua jalur bandar pusat perdagangan internasional kuno India dan Cina. Jalur tersebut dapat ditempuh melalui darat dan laut, yang diperkirakan jalur darat berawal pada masa Dinasti Han (206 SM-220 M) untuk berdagang sutera atau yang biasa disebut jalur sutera, dimulai dari Xi'an

di Cina, melalui Gansu, kemudian masuk Asia Tengah dari Turkistan sampai ke Laut Tengah dan Eropa. Berikutnya diduga telah berkembang hampir bersamaan adalah jalur laut atau disebut juga jalur sutera laut, melalui jalur ini pada masa-masa selanjutnya banyak dikapalkan rempah-rempah dan keramik, maka disebut juga jalur rempah-rempah atau jalur keramik, yaitu dari Cina Selatan ke Indonesia melalui Selat Malaka, kemudian ke India; dilanjutkan dengan dua jalur yang pertama melalui Teluk Persia, disambung jalan darat ke Suriah lalu ke Laut Tengah yang kedua melalui Laut Merah kemudian sampai di Laut Tengah, dari Laut Tengah antara lain dilanjutkan oleh pedagang Venesia dengan kapal ke Itali yang akan mendistribusikan ke berbagai tempat di Eropa (Ambary 1980; Li Zhiyan 1989; Surjomihardjo 1977; Tjandrasasmita 1977; Verstappen 1953).

Sekitar awal abad ke-14 Pasar Ikan telah dikuasai Kerajaan Pajajaran dimana pelabuhannya terletak di Muara Sungai Ciliwung yang langsung dapat menghubungkan dengan pusat kerajaan. Menurut Carita Parahyangan nama pelabuhan itu Kalapa tetapi orang-orang Portugis menyebut Sunda Kalapa, sehingga nama ini kemudian menjadi lebih





Foto 1. Pasar ikan dan menara bahari tahun 2017

populer. Tome Pires mengatakan bahwa Sunda Kalapa merupakan sebuah kota bandar yang penting bagi kehidupan perdagangan dan perekonomian bagi Kerajaan Pajajaran dengan bahan ekspor yang terpenting adalah lada. Selain Portugis juga datang bangsa barat Perancis dan Denmark, juga banyak dari Asia. Datang pula pedagang lokal dari Palembang, Tanjungpura, Makasar, Madura, Malaka (Ambariy 1980; Cortesao 1944; Surjomihardjo 1977; Tjandrasasmita 1977; Verstappen 1953).

Setiap tahun datang dua atau tiga kapal berangkat dari Malaka ke Sunda Kalapa untuk membeli lada, beras dan budak. Malaka direbut Portugis pada tahun 1511 dan gubernurnya d'Albuquerque yang mengutus Henrique Leme untuk mengadakan hubungan persahabatan dengan raja Pajajaran guna mendapatkan izin berdagang dan mendirikan perwakilan dagang di Sunda Kalapa. Perjanjian berhasil diadakan pada tanggal 21 Agustus 1522, yaitu tertera pada sebuah batu peringatan yang disebut Padrao. Tertera juga nama raja Pajajaran Samiam dan wakilnya Tumenggung Sangadipati; syahbandar petugas di pabean (Fabyam) yang memungut cukai masuk dan ke luar barang dagangan (Ambariy 1980; Cortesao 1944; Surjomihardjo 1977; Tjandrasasmita 1977).

Sebelum Portugis sempat mendirikan perwakilan dagang, pada tahun 1527 Sunda Kalapa diserang dan dapat direbut oleh orang-orang muslim di bawah Fatahillah, menantu Sultan Demak. Nama Sunda Kalapa diganti Jayakarta. Fatahillah diangkat menjadi Bupati Jayakarta oleh Sultan Demak atas restu Sunan Gunung Jati. Pada tahun 1564 Fatahillah digantikan Tubagus Angke dan kemudian Tubagus Angke digantikan putranya Pangeran Wijayakrama. Pedagang asing banyak berdatangan dari Inggris, Portugis, Cina, Jepang, India, Persia, Arab, Birma serta dari Asia Tenggara lainnya (Surjomihardjo 1977; Tjandrasasmita 1977).

Jayakarta pertamakali didatangi bangsa Belanda pada tahun 1596 dan dipimpin oleh Cornelis de Houtman yang sebelumnya telah berkunjung ke Banten. Pada tahun 1617 telah dibuat perjanjian izin dan perwakilan dagang antara Pangeran Wijayakrama dan Belanda, yang juga diikuti oleh Inggris. Selain Inggris, Belanda juga bersaing dengan Portugis yang

membuat Belanda tidak menepati janji maka memperluas menjadi tempat pertahanan dan benteng pusat untuk melancarkan serangan terhadap penduduk pribumi. Benteng didirikan oleh J. P. Coen yang akhirnya memduduki jabatan gubernur jenderal VOC (Verenigde Oost Indische Compagnie atau Persatuan Dagang Belanda di Timur, 1602-1799) di Banten dan Jayakarta pada tahun 1619. Sejak diduduki VOC nama Jayakarta diubah menjadi Batavia. Terjadi pergeseran, kekuasaan politik untuk monopoli perdagangan dan untuk mencapai tujuannya, Belanda membentuk birokrasi kolonial. Selain politik dan ekonomi, juga terjadi perubahan sosial serta kultural, di mana kelihatan tata kota yang mengandung unsur barat di sekitar Pasar Ikan (Boxer 1983; Surjomihardjo 1977; Tjandrasasmita 1977; Heuken 1983).

VOC memilih Batavia sebagai pusat pertemuan pelayaran dan perdagangan mereka karena letak geografisnya yang menguntungkan sehingga memudahkan untuk pemusatan komoditi seperti rempah-rempah, keramik, teh dan lain-lainnya yang akan dijual kembali di Asia dan Eropa atau sebaliknya yang akan dimasukkan ke berbagai daerah di Nusantara. Pada tahun 1619 Batavia menjadi semakin ramai karena sebagai pelabuhan pemusatan komoditi yang akan dijual atau distribusi kembali. Dapat juga disebut pelabuhan transit yaitu pelabuhan lintasan barang dagangan. Selain dari perdagangan rempah-rempah, VOC juga mendapat banyak keuntungan dari perdagangan keramik. Walaupun VOC tidak dapat langsung membeli keramik di Cina tetapi menunggu jung-jung (kapal tradisional) Cina yang berlabuh di Banten, Malaka dan Pasar Ikan. Banyaknya permintaan keramik karena adanya perkembangan perdagangan yang meningkatkan kemakmuran maka terjadi perubahan gaya hidup di Nusantara dan hampir di seluruh dunia (Boxer 1983; Surjomihardjo 1977; Tjandrasasmita 1977; Volker 1954).

Temuan keramik di Situs Pasar Ikan yang berbentuk pecahan, antara lain berasal dari Cina, Jepang, Eropa, Persia dan Thailand. Berasal dari temuan permukaan, sebanyak 8249 pecahan keramik yang tidak disengaja ditemukan sekitar tahun 1978, ketika sedang menggali sebuah saluran atau kanal menuju ke daerah Pluit, di kedalaman sekitar 3 meter untuk mencegah banjir. Selain itu juga dari hasil ekskavasi tahun 1980, oleh Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, ditemukan 2880 pecahan keramik. Himpunan keramik tersebut dapat dikatakan datanya bernilai cukup tinggi, baik kualitas, kuantitas maupun kontekstual. Keramik sebagai data arkeologi mempunyai kelebihan dimensi waktu (kronologi), bentuk (dapat dikenali langsung meskipun pecah) dan ruang (tempat pembuatan). Pengenalan keramik ditentukan atas dasar sekelompok atribut, yaitu bentuk, hiasan, warna dan bahan dasar. Dilanjutkannya dilakukannya berbagai korelasi, maka dapat ditentukan sekelompok atribut sebagai dasar pengenalan tempat asal dan pertanggalannya. Pengkajiannya dilakukan lebih banyak bersifat artefaktual, meliputi analisis bentuk, hiasan, warna dan bahan dasar. Hasil analisis tersebut kemudian dibandingkan dengan bentuk-bentuk yang masih utuh, yaitu keramik koleksi Museum Nasional ataupun yang ada di

Kepustakaan. Adanya temuan keramik pada suatu situs menjadi penting, yaitu terutama untuk mengetahui pertanggalan relatif dari situs, misal perkembangan peran perdagangan situs pelabuhan Pasar Ikan tersebut (Adhyatman 1981; Ambary 1980; Ridho 1982).

Berdasarkan alasan inilah keramik yang berbentuk pecahan, dipakai sebagai bahan kajian untuk mengetahui perjalanan sejarah yang saat ini disebut situs Pasar Ikan. (1) Berawal dari masa Kerajaan Pajajaran dari sekitar abad ke-14 dengan pelabuhan Kalapa (Sunda Kalapa), baru berkembang dan mulai berperanan penting sebagai bandar ekspor lada. Temuan pecahan keramik tidak banyak, jumlahnya 493 buah; berasal dari Cina, Dinasti Yuan (1279-1368) dan Dinasti Ming Awal, abad ke-14-15; Thailand, abad ke-14-



Foto 3. Keramik Cina

15. (2) Masa kerajaan Islam pada tahun 1527; dibawah Fatahillah, Tubagus Angke dan Jayawikrama. Nama Kalapa diubah menjadi Jayakarta menjadi pelabuhan semakin ramai, dugaannya banyak komoditi ekspor dan impor. Temuan pecahan keramik termasuk banyak sekali, jumlahnya 3279 buah; berasal dari Cina, Dinasti Ming, abad ke-16-17. (3) Masa VOC (Verenigde Oost Indische Compagnie atau Persatuan Dagang Belanda di Timur, 1602-1799) pada tahun 1619, gubernur jenderal pertama J. P. Coen dan gubernur jenderal lainnya. Nama Jayakarta diubah menjadi Batavia, menjadi kota pelabuhan yang sangat ramai bahkan mencapai masa kejayaan, sebab Batavia dijadikan pusat monopoli perdagangan keramik oleh VOC, masa abad ke-17-pertengahan abad ke-18. Temuan pecahan keramik, jumlahnya 3979 buah, berasal dari Cina, masa transisi Dinasti Ming-Qing (abad ke-17), Cina, masa Dinasti Qing (abad ke-18), Jepang dan Persia (abad ke-17-18). (4) Masa pemerintahan kolonial Belanda, bahwa kegiatan perdagangan keramik di Batavia sangat berkurang karena daerah tersebut sudah tidak sehat dan kotor, maka ekspor keramik langsung ke Eropa tidak melalui Batavia lagi. Temuan pecahan keramik, jumlahnya 498 buah; Cina, Dinasti Qing (abad ke-18-awal abad ke-20); Jepang, Persia dan Eropa (akhir abad ke-18-19).

Perkembangan dari masa pelabuhan kecil Kalapa, menjadi Jayakarta, Batavia dan kolonial Belanda yang mengalami perkembangan, memuncak dan surut. Secara umum terdapat kesamaan pertanggalan antara pertanggalan dari sumber sejarah dan pertanggalan kajian arkeologi dengan menganalisis pecahan keramik temuan dari Situs Pasar Ikan. Hasil



Foto 4. Keramik Jepang



analisis keramik tersebut sekaligus menguji dan melengkapi keterangan sejarah. Mungkin awal perkembangannya pada Masa Pajajaran, pelabuhannya mulai berperan, yang temuan keramiknya berjumlah sedikit (493 pecahan). Masa Islam terdapat banyak peningkatan dalam jumlah temuan keramik (3279 pecahan) yang berarti adanya peningkatan dalam perdagangan keramik. Masa kekuasaan VOC, jumlah temuan keramiknya paling banyak (3979 pecahan), mungkin sekali perdagangan keramik mencapai puncaknya. Masa kolonial Belanda jumlah temuan keramiknya menurun (498 pecahan) dimana peran Pasar Ikan mulai ditinggalkan. Sebenarnya perkembangan kota baik Sunda Kalapa, Jayakarta dan Batavia maupun Jakarta pada masa kini adalah bermula dari pelabuhan kecil yang terletak di daerah Pasar Ikan.

### **Daftar Pustaka**

- Adhyatman, Sumarah (1981) *Keramik Kuno yang Ditemukan di Indonesia, Berbagai Penggunaan dan Tempat Asal*. Jakarta, Himpunan Keramik Indonesia.
- Ambary, Hasan M. (1980) *Laporan Ekskavasi Pasar Ikan*. Jakarta, Himpunan Keramik Indonesia.
- Boxer, C. R. (1983) *Sejarah VOC Dalam Perang dan Damai 1602-1799*. Jakarta, Penerbit Sinar Harapan.
- Cortesao, Armando. (1944) *The Suma Oriental of Tome Pires*. London, The Hakluyt Society.
- Heuken, Adolf S. (1983) *Historical Sites of Jakarta. Second Edition*. Jakarta, Yayasan Cipta Loka Caraka.
- Ridho, Abu. (1982) *Hasil Penelitian Keramik Asing Temuan Pasar Ikan*. Dalam Rapat Hasil Evaluasi Hasil Penelitian Arkeologi. Jakarta.
- Surjomihardjo, Abdurachman (1977) *Perkembangan Kota Jakarta*. Jakarta, Dinas Museum dan Sejarah.
- Tjandrasasmita, Uka. (1977) *Sejarah Jakarta: Dari Zaman Prasejarah Sampai Batavia Tahun 1750*. Jakarta, Dinas Museum dan Sejarah.
- Verstappen, H. Th. (1953) *Djakarta Bay: A Geomorphological Study on Shore Line Development*. Utrecht, 's Gravenhage.
- Volker, T. (1954) *Porcelain and the Dutch East India Company*. Leiden, E. J. Brill.
- Zhiyan, Li, and Cheng Wen (1989) *Chinese Pottery and Porcelain: Traditional Chinese Arts and Culture. Second printing*. Beijing, Foreign Languages Press.

**Ekowati Sundari**

Anggota IAAI Komda Jabodetabek

ekowati.sundari.bayem@gmail.com

# Damar dalam Jaringan Perdagangan Masa Kerajaan Sriwijaya

Retno Purwanti

## **Abstract**

*The island of Sumatra is one of the largest islands in Indonesia. On this island is known Sriwijaya Kingdom, which is the largest maritime empire in Southeast Asia in the 7th century. As a maritime country, the kingdom of Sriwijaya produces a commodity trade from the forest and is very popular in the international market. Based on Chinese and Portuguese news sources, it is known that the commodity producing regions are Pisang Island, Karimun Island, Kundur Island, Sabang Island, Buaya Island, Lingga Island, Tiku Island, Berhala Island, Bangka and Monombay (Belitung) Island. These places produce very high quantities of gold, whether of quality or quantity, camphor, pepper, silk, and resin. Various types of herbs for medicines are also mentioned: honey, sulfur, cotton, wax, and rattan are used as materials for furniture. In the foreign news sources have not mentioned specifically the areas that produce resin and network commodities.*

*This article aims to reveal the area of resin producer and its trade network. The research method used is qualitative. Meanwhile, the approach used is the historical archaeological approach.*

**Keywords:** resin, trading network, the kingdom of Sriwijaya, historical archeology

**Kata kunci:** damar, jejaring perdagangan, Kerajaan Sriwijaya, arkeologi historis

## **1. Pendahuluan**

Perdagangan interinsuler antara kerajaan-kerajaan kuna di Nusantara dengan kerajaan-kerajaan di kawasan Asia telah terjalin sejak awal abad Masehi (Burger t.t., 15; Wheatley, 2010). Hal itu terbukti dengan ditemukannya tinggalan arkeologis berupa tembikar dan manik-manik Arikamedu di Situs Karangagung Tengah, Kabupaten Musi Banyuasin, Provinsi Sumatra Selatan (Budisantoso 2005, 64-65). Adanya perdagangan salah satu kerajaan di kawasan Nusantara adalah Kerajaan Sriwijaya yang dikenal sebagai negara maritim terbesar di Asia Tenggara pada abad ke-7 – 10 M. Dalam kurun waktu tersebut banyak pedagang asing datang dan pergi untuk melakukan pertukaran dengan para pedagang lokal dan dari daerah-daerah lain di Nusantara. Hal ini bisa terjadi karena Sriwijaya merupakan pelabuhan antara (*entreport*) (Lapian 1984; Amelia 1989). Sebagai pelabuhan antara, Sriwijaya menyediakan barang-barang dagangan dari berbagai negara dan daerah-daerah di Nusantara dalam jumlah yang melimpah (Hirth dan Rockhill 1966; Ambary 1984; Reid 1984; Amelia 1989). Wilayah kekuasaan Sriwijaya juga kaya akan sumber daya alam nabati dan hewani mempunyai peranan yang cukup penting dalam perdagangan. Sumber daya alam itu kemudian dikumpulkan dan diolah sedemikian rupa



untuk dijadikan komoditi perdagangan yang menguntungkan bagi penduduknya (Mujib 1997, 168-169).

Komoditi perdagangan Kerajaan Sriwijaya dihasilkan dari hutan dan sangat laku di pasaran internasional. Berdasarkan sumber berita Cina dan Portugis dapat diketahui, bahwa daerah-daerah penghasil komoditi tersebut antara lain Pulau Pisang, Karimun, Kundur, Sabang, Buaya, Lingga, Tiku, Pulau Berhala, Bangka, dan Monombay (Belitung). Tempat-tempat tersebut menghasilkan emas dalam jumlah yang sangat tinggi, baik mutu atau pun jumlahnya, kapur barus, lada, sutra, dan damar. Aneka jenis ramuan untuk obat-obatan juga disebutkan: madu, belerang, kapas, lilin, dan rotan yang digunakan sebagai bahan untuk furnitur. Dalam sumber berita asing tersebut belum disebutkan secara khusus daerah-daerah yang menghasilkan komoditi damar dan jaringan perdagangannya. Padahal dari hasil-hasil penelitian arkeologi yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Sumatra Selatan sejak lima tahun terakhir membuktikan, bahwa damar ditemukan di beberapa situs masa klasik di daerah bawahan Sriwijaya.

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan tersebut tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui daerah-daerah penghasil damar dan jaringan perdagangan pada masa Kerajaan Sriwijaya. Untuk membahas mengenai daerah-daerah penghasil damar dan jaringan perdagangannya akan digunakan sumber data arkeologi dari hasil penelitian di beberapa situs arkeologi di Sumatra Selatan. Data arkeologi tersebut akan dideskripsikan dan dianalisis berdasarkan bentuk, kronologi, dan konteksnya. Setelah itu kemudian dilakukan proses sintesis atau interpretasi sesuai dengan tujuan penelitian.

## **2. Damar dalam Jaringan**

Berbagai komoditi perdagangan di Sriwijaya yang paling sering disebut oleh para penulis asing adalah kain sutera, rotan, emas, lilin lebah, madu dan tuak, daging, jahe, bawang merah, bawang putih. Seluruh komoditi perdagangan itu diperoleh dan dikumpulkan dari daerah pedalaman yang berada jauh dari pusat kota. Masing-masing daerah pedalaman mempunyai produk andalan untuk diperdagangkan, seperti: daerah aliran Sungai Lematang menghasilkan lada, beras, kapas; daerah aliran Sungai Musi menghasilkan beras, kapas, lilin, emas, gambir, lada; daerah aliran Sungai Ogan menghasilkan beras, lada, dan rotan; dan daerah aliran Sungai Komering menghasilkan lada dan beras (Husni Rahim 1993, 34; Marsden 1975, 360).

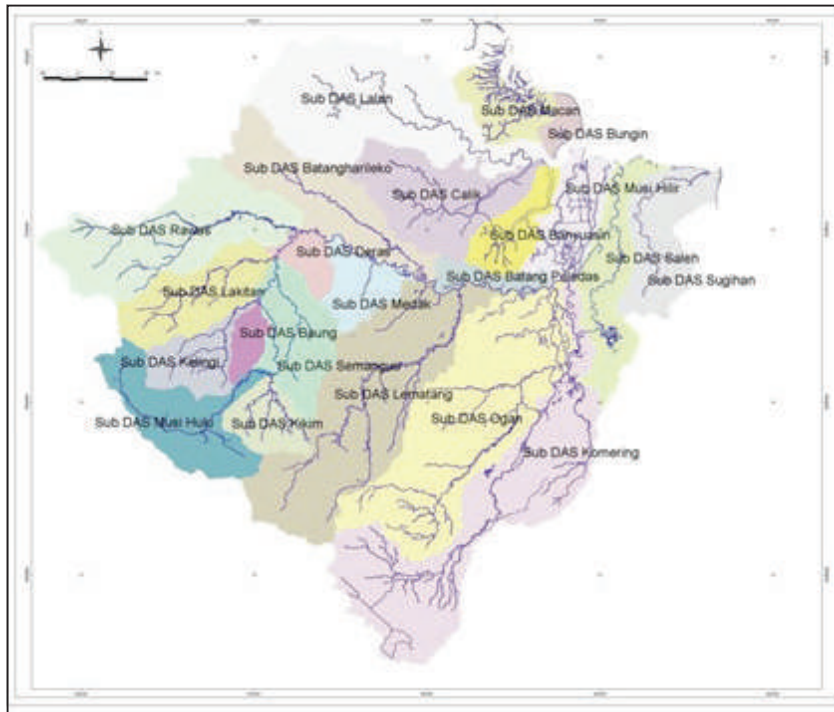
Selain memperdagangkan komoditi di atas, pada masa Sriwijaya juga mempunyai banyak budak belian untuk diperdagangkan (Cortesao 1944, 156-157). Selain itu, juga menghasilkan kapur barus, lada, gading gajah, belerang, kamper, cula badak, getah jerenang dan lain-lain (Hirth dan Rockhill 1966, Amelia 1989). Catatan Tome Pires, seorang yang berkebangsaan Portugis menyebutkan bahwa damar hitam merupakan salah satu komoditi perdagangan di Sriwijaya (Cortesao 1944, 156).

Walaupun Tome Pires tidak menyebutkan bahwa Sriwijaya bukan penghasil damar, namun ia menyebutkan bahwa Sriwijaya pernah memperdagangkan damar (Corteso 1944, 156). Artinya Sriwijaya dipandang sebagai tempat untuk memperdagangkan damar. Pernyataan Tome Pires itu dapat diartikan bahwa memang pusat kota Sriwijaya adalah bukan penghasil damar. Situs-situs masa Sriwijaya di Palembang yang menghasilkan damar adalah Situs Karanganyar dan Gedingsuro. Damar yang ditemukan di Situs Karanganyar berbentuk bongkahan besar berwarna putih dan masih menempel pada kayu dan sedikit bercampur dengan tanah seberat 725 kg. Selain itu ditemukan juga bongkahan kecil damar dengan berat 10 gram berwarna putih bening. Di Situs Karanganyar ini, damar ditemukan berasosiasi dengan keramik dari masa Dinasti Tang dan Sung (abad ke-10 – 12 Masehi), bandul jaring, pecahan tembikar lokal, ijuk, papan perahu, manik-manik, stupika, struktur bata dan struktur bangunan air. Sementara itu, temuan damar dalam bentuk kecil-kecil dengan kondisi yang sudah rapuh berwarna hitam kecoklatan sebesar 25 gram terdapat di Situs Gedingsuro. Damar di Situs Gedingsuro ditemukan dengan temuan pecahan keramik dari masa Dinasti Sung sampai Dinasti Ming (abad ke-12-16 Masehi), pecahan tembikar lokal, kelereng, logam, struktur bata dan kepeng. Selain temuan di Palembang, getah damar yang menempel pada kayu juga ditemukan di Situs Tingkip, Lesungbatu, Binginjungut dan Air Sugihan. Di Situs Air Sugihan, damar ditemukan di lokasi yang sama dengan temuan tiang-tiang rumah dari kayu berasal dari abad ke-9 – 14 Masehi, manik-manik, ekofak (tumbuhan dan tulang-tulang binatang), serta pecahan keramik (Tim Peneliti 2008). Di Situs Tingkip, Lesungbatu, dan Binginjungut temuan damar berasosiasi dengan struktur bangunan bata dan temuan pecahan keramik Cina dari abad ke-10 – 12 Masehi. Di ketiga situs ini sampai sekarang masih ditemukan pohonnya secara liar dan getahnya masih bisa ditemukan berjatuhan di atas permukaan tanah (lihat gambar 2). Berdasarkan bukti arkeologis dan adanya getah damar sampai sekarang dapat diketahui, bahwa damar merupakan hasil hutan yang didatangkan ke Palembang (pusat Sriwijaya) dari daerah pedalaman.

Damar sebagai komoditi dagang masa Sriwijaya tetap bertahan pada masa Kesultanan Palembang Darussalam. Hal ini terbukti dari temuan damar di Situs Gedingsuro yang merupakan situs dari masa Sriwijaya sampai masa Islam, saat pemerintahan berpusat di Kutogawang. Bahkan dari sumber sejarah dari abad ke-19 dapat diketahui, bahwa pada masa kesultanan, damar yang diperdagangkan ada tiga kelas, yaitu damar kelas 3, damar kelas 2 dan damar kelas 1. (Sevenhoven 2015, 57). Dijelaskan juga, bahwa damar ini dikumpulkan dari hutan dan tepi-tepi sungai (Sevenhoven 2015, 57, 88).

Menurut informasi Marsden (1975, 159) damar dapat tumbuh di seluruh Sumatra, meliputi daerah Jambi, Bengkulu, Sumatra Selatan dan Lampung). Wolters (1974) juga menyebutkan bahwa di pegunungan dekat Sriwijaya (Rawas, Lahat, Ogan Komering Ulu,

dan Ogan Komering Ilir) menghasilkan damar hitam. Adapun penghasil damar terbesar adalah Sumatra bagian utara (Pase, Pedir, Barus, Tiku, dan Pariaman). Adapun penghasil damar yang bermutu tinggi dan sangat putih adalah Barus, Tiku, dan Pariaman (Cortesaio 1944, 186).



Peta 1. Peta Daerah Aliran Sungai Musi

Di Sumatra Selatan, damar banyak tumbuh di Musi Rawas, Ogan Komering Ilir, Muaraenim, dan Lahat yang merupakan daerah pedalaman (*hinterland*) yang mudah dicapai melalui sungai dan mengandung potensi sumberdaya alam berupa tambang dan sumberdaya biotik yang dapat diperdagangkan seperti rotan dan damar (Kusumohartono, 1992). Di daerah Padamaran, Ogan Komering Ilir, diduga merupakan toponimi daerah tempat pengumpul damar di daerah Sumatra Selatan.

Lokasi penghasil damar menurut Marsden dan Kusumohartono tersebut, ternyata sesuai dengan situs-situs penghasil damar, yaitu Situs Tingkip, Lesungbatu, dan Situs Binginjungut. Situs Tingkip dan Lesungbatu berada tidak jauh dari aliran Sungai Rawas, sedangkan Situs Binginjungut berada di tepi Sungai Musi. Di sekitar Situs Tingkip, Lesungbatu dan Binginjungut sampai sekarang masih ditemukan pohon damar. Dari informasi penduduk diketahui, bahwa sampai tahun 1980-an, masyarakat setempat masih sering mengumpulkan getah damar yang banyak tumbuh di hutan-hutan yang dekat dengan aliran sungai.



Foto Temuan Damar di Situs Tingkip,  
Kabupaten Musirawas Utara

Perdagangan *interinsuler* pada masa Sriwijaya melibatkan para pedagang dari Asia Tenggara daratan, Cina, Arab, India dan penduduk nusantara (Leong Sau Heng 1990, 17). Dengan mengacu pada sumber berita asing dapat diketahui, bahwa peta politik Asia Tenggara ditentukan tidak hanya oleh wilayah sekitar perbatasan (*peripheral boundaries*) melainkan oleh luasnya persebaran otoritas dari pusat-pusat kekuasaan yang awalnya terletak

di pedalaman di sepanjang daerah yang dapat dilayari dan terletak di sepanjang tepi pantai dan muara sungai (Leong Sau Heng 1990, 18). Oleh karena itu dalam tulisannya, Sau Heng menjelaskan bahwa stidak-tidaknya dilihat dari peta persebaran situs-situs arkeologis yang ada di Semenanjung Malaya serta berdasarkan kronologi temuannya dapat ditentukan adanya 3 tahapan sistem perdagangan di Asia Tenggara, yang berkaitan dengan jaringan perdagangan.



Peta 2. Sebaran Situs-situs tempat damar ditemukan

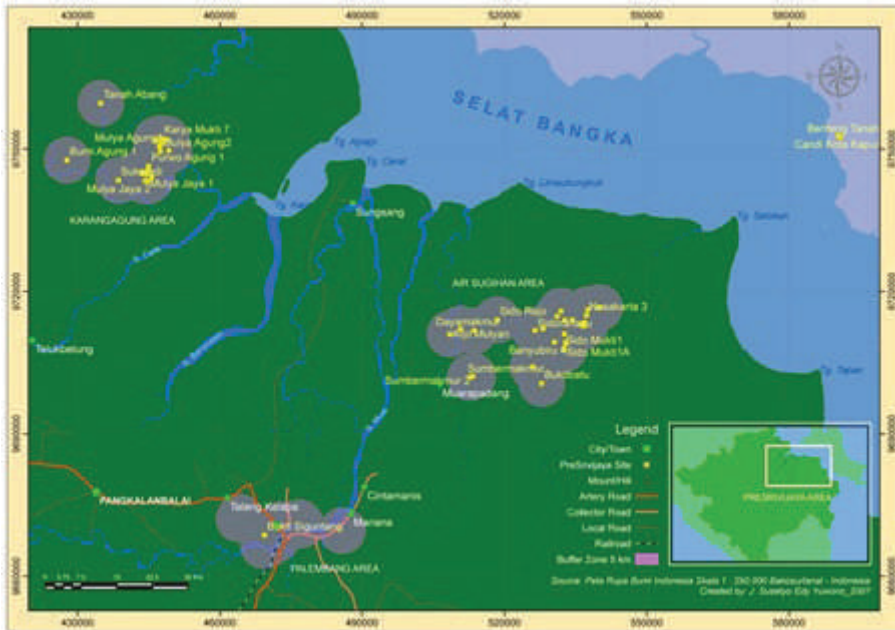
Ketiga tahapan jaringan perdagangan tersebut adalah *collecting centres*, *feeders points*, dan *entreport*. *Collecting centres* yaitu daerah atau situs yang biasanya terletak di pantai maupun di sepanjang daerah aliran sungai di pedalaman. Sebagai pusat pengumpul, maka peranannya adalah sebagai penyedia komoditi khusus lokal (*outlets for special produce*). Situs ini biasanya terletak di daerah jalur utama perdagangan maupun tidak. Meskipun demikian, daerah ini umumnya terletak pada wilayah yang kaya sumber alam. Di lokasi inilah pada umumnya para pedagang menjemput produk-produk lokal yang dapat dijual ke tingkat perdagangan internasional (barat-timur) (Leong Sau Heng 1990, 23).

*Feeders points* adalah pusat pelayanan dalam skala lokal kecil. Lokasi *feeders points* ditentukan oleh faktor hubungan (jarak termudah dan terdekat) untuk mencapai daerah produsen. Oleh karena itu, situs yang diperkirakan merupakan daerah *feeders points* dapat saja ditemukan di wilayah pedalaman yang dekat dengan sungai (daerah sungai di pedalaman atau daerah pantai). Biasanya situs yang menjadi *feeders points* itu ditandai dengan sedikitnya bukti adanya pengaruh budaya luar yang masuk (Leong Sau Heng 1990, 29). *Entreport* (pelabuhan antara) sudah dikenal di wilayah Asia Tenggara sejak abad pertama Masehi. Umumnya pelabuhan *entreport* itu terletak di muara-muara sungai (Leong Sau Heng 1990, 26).

Berdasarkan ketiga tingkatan dalam sistem perdagangan tersebut, maka situs-situs damar di Tingkip, Lesungbatu dan Binginjungut memiliki peran sebagai pusat pengumpul (*collecting centres*), karena letaknya di pinggir sungai di daerah pedalaman. Sedikitnya temuan ikut memperkuat asumsi tersebut. Dalam struktur kewilayahan Kerajaan Sriwijaya, pusat pengumpul terletak di daerah vanua (Kulke 1985). Sebagai daerah pengumpul, maka masyarakat yang tinggal di sekitar ketiga situs hanya menjual damar kepada para pedagang yang kemungkinan datang dari kadatuan (pusat kota). Dari lokasi ini, damar kemudian dibawa ke kadatuan di Palembang melalui sungai Musi. Pusat pemerintahan Kerajaan Sriwijaya merupakan pelabuhan antara bagi komoditi yang ada di daerah-daerah bawahan dan negara-negara lain. Para pedagang (*vaniyaga*) yang disebut dalam prasasti Telagabatu yang kemudian membawa damar ini ke daerah-daerah lain, baik yang ada di Nusantara maupun mancanegara. Adanya *puhavam* (nahkoda) dalam prasasti Telagabatu memberikan bukti bahwa komoditi dagang pada masa Sriwijaya dipasarkan dengan menggunakan kapal atau perahu.

Sriwijaya sebagai pelabuhan antara bagi daerah pedalaman berfungsi sebagai perantara untuk memasarkan hasil buminya dalam perdagangan internasional. Pola ekonomi antara pusat dan daerah pedalaman berupa distribusi komoditi melalui jaringan sungai. Barang komoditi dari tempat asalnya dibawa ke pusat perdagangan yaitu di daerah hulu (tempat pertemuan cabang-cabang anak sungai). Fungsi pusat perdagangan di sini untuk mengawasi arus keluar masuknya komoditi dalam satuan yang kecil. Dari lokasi ini, komoditi tersebut





Peta 3. Situs-situs dengan temuan damar di Air Sugihan

diangkut ke pusat perdagangan kedua, di pusat pengumpul (*collecting centres*), yang terdapat di pertemuan anak-anak sungai. Fungsi pusat perdagangan kedua adalah untuk mengawasi arus perdagangan yang keluar dan masuk melalui wilayahnya. Setelah itu, komoditi yang terkumpul diangkut dengan menggunakan kapal yang lebih besar menuju ke pelabuhan utama (Sriwijaya). Fungsi pelabuhan utama adalah mengawasi komoditi yang datang dan pergi dari seluruh wilayah kekuasaannya.

### 3. Penutup

Damar merupakan komoditi dagang pada masa Sriwijaya yang dihasilkan dari daerah pedalaman dan merupakan daerah bawahan Sriwijaya. Damar tersebut dikumpulkan oleh masyarakat di tepi-tepi sungai untuk kemudian dijual kepada para pedagang. Produsen damar adalah Tingkip, Lesungbatu, dan Binginjungut. Ketiga situs tersebut merupakan pusat perdagangan kedua, pusat pengumpul (*collecting centres*). Dari lokasi inilah damar dibawa melalui Sungai Rawas dan Musi ke pusat Sriwijaya yang ada di Palembang untuk kemudian dipasarkan ke mancanegara.



## Daftar Pustaka

- Ambary, Hasan Muarif (1984) "Archaeology Research in Indonesian Related to Commodity Products and Maritim Trade". Dalam *SPAFA Consultative Workshop on Research on Maritime Shipping and Trade Networks in Southeast Asia*, 81-88.
- Amelia (1989) "Sriwijaya sebagai Pelabuhan antara sekitar Abad 7-13 Masehi". Dalam *Proceeding Pertemuan Ilmiah Arkeologi V, Yogyakarta, 4-7 Juli 1989. Jilid I. Studi Regional*. Jakarta, Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia.
- Christie, Jan Wisseman (1990) "Trade and State Formation in The Malay Peninsula and Sumatra, 300 B. C. - A. D. 700." Dalam J. Kathirithamby Wells & John Villiers (eds.), *The Southeast Asian Port and Polity*. Singapura, Singapore University Press.
- Budi, Santosa, dan Tri Marhaeni S. (2005) "Pemukiman Pra-Sriwijaya di Pantai Timur Sumatra Kawasan Karangagung Tengah Kabupaten Musi Banyuasin Provinsi Sumatra Selatan". Dalam *Berita Penelitian Arkeologi No. 13*. Palembang, Balai Arkeologi Palembang.
- Hirth, F. dan W. W. Rockhill (1966) *Chau Jua Kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in The Twelfth and Thirteenth Centuries*. St. Petersburg.
- Greneveldt, W. P. (1960) *Historical Notes on Indonesian and Malaya Compiles from Chinese Sources*. Jakarta, Bhratara.
- Lapian, A. B. (1984) "The Maritim Network in The Indonesian Archipelago in The Fourteenth Century". Dalam *SPAFA Consultative Workshop on Research on Maritim Shipping and Trade Networks in Southeast Asia*, 71-80.
- Leong, Sau Heng (1990) "Collecting Centres, Feeder Points and Entreport in The Malay Peninsula, circa 1000 B. C. -A. D. 1.400." Dalam J. Kathirithamby Wells & John Villiers, *The Souteast Asian Port and Polity*. Singapura, Singapore University Press, 17-38.
- Kusumohartono, Bugie (t.t.) "Potensi Lingkungan Regional dan Pertumbuhan Peradaban Kuna di Sriwijaya". Dalam *Himpunan Penelitian Arkeologi Sriwijaya Tahun 1984-1992*. Pusat Penelitian Arkeologi Nasional Departemen Pendidikan dan Kebudayaan (belum diterbitkan).
- (1985) Strategi Adaptasi Lingkungan, Pola Ekonomi dan Pelestarian Kekuasaan. Paparan mengenai Beberapa Data Jaman Indonesia Kuna, dalam *Berkala Arkeologi VI (2)*, 33-47.
- (1992) "Potensi Lingkungan Regional dan Pertumbuhan Peradaban Kuna di Sriwijaya". Dalam *Himpunan Hasil Penelitian Arkeologi di Sriwijaya Tahun 1984-1992*. Jakarta, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional (belum diterbitkan).
- (1995) "Model Pertukaran Pada Masyarakat Nusantara Kuna: Kajian (Pengujian) Arkeologis", dalam *Berkala Arkeologi Th. XV edisi Khusus*, 96-104.
- Mujib (1997) *Damar sebagai Komoditi Perdagangan Kuna di Sriwijaya. Laporan Penelitian*

- Arkeologi Situs Gedingsuro*. Depdikbud Kanwil Provinsi Sumatra Selatan, PT. Pupuk Sriwijaya, Balai Arkeologi Sriwijaya, dan Suaka Peninggalan Sejarah dan Purbakala Provinsi Jambi, Sumatra selatan, dan Bengkulu. H. 166-178. (belum diterbitkan).
- Reid, Anthony (1984) "Trade Goods and Trade Routes in Southeast Asia: C. 1300-1700." Dalam *SPAFA Consultative Workshop on Research on Maritim Shipping and Trade Networks in Southeast Asia*, 249-272.
- Whealey, Paul (2010) *The Golden Khersonese*. Kuala Lumpur, University of Malaya.
- Sevenhoven, J. L. van (1971) *Lukisan tentang Ibukota Sriwijaya*. Yogyakarta, Penerbit Ombak.
- Tim Peneliti (2008) Peradaban Awal Masa Sejarah: Permukiman Awal Masa Sejarah (Pra-Sriwijaya) di Pantai Timur Sumatra Selatan. *Laporan Penelitian Arkeologi*. Jakarta, Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional (belum diterbitkan).

# Pemanfaatan Sumberdaya Laut dalam Lintas Budaya Prasejarah di Gua Pawon, Jawa Barat

Lutfi Yondri

## **Abstract**

*Exploitation of environmental sources in human life has been initiated in the prehistoric era, which was since humans begun to exploit it to support their daily necessities. It is proven among others by the various implements made of stone and by remains of games, both vertebrate and non-vertebrate animals. Up to now when marine sources were first exploited by prehistoric people has never been clearly known, particularly in the western part of Java Island. Excavation at Pawon Cave yielded, besides human remains and various bone and stone tools and food remains, cultural remains in relation to marine sources exploitation. According to Carbon dating (C14), the absolute date of the prehistoric culture at the Pawon Cave dates back to 5600 – 9500 BP. It can be concluded that until now the exploitation of marine sources at Pawon Cave is the oldest in the western part of Java.*

**Keywords:** Pawon Men, marine sources, prehistoric culture

**Kata kunci:** Manusia Pawon, sumberdaya laut, budaya prasejarah

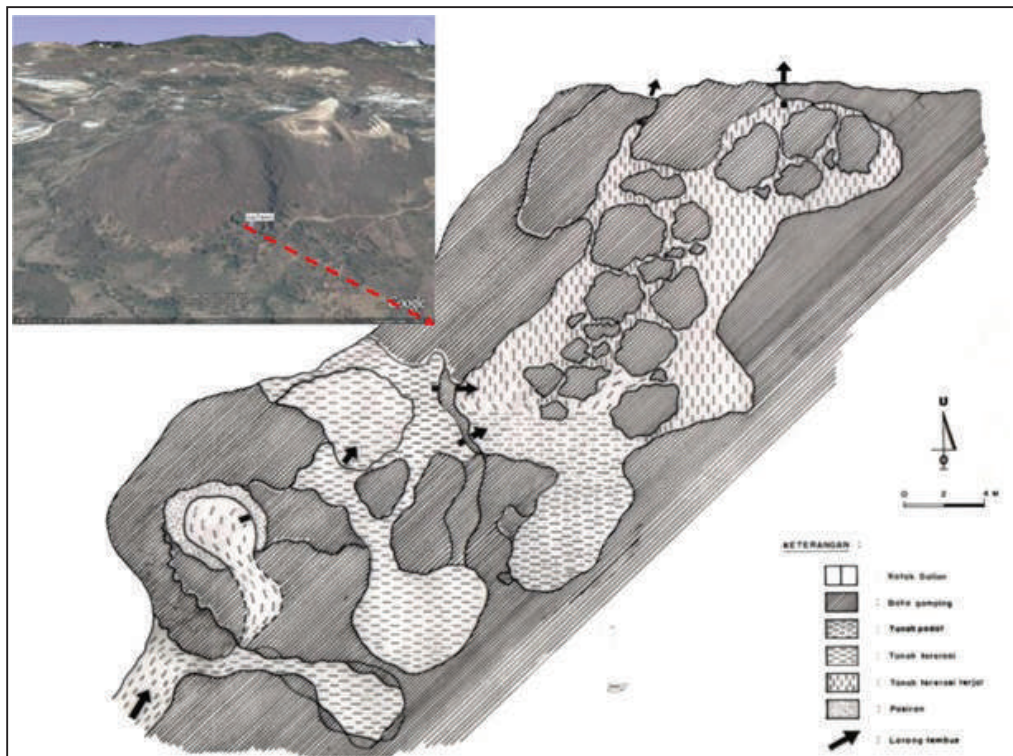
## **1. Pendahuluan**

Patut dicatat, penemuan Gua Pawon sebagai tempat hunian manusia prasejarah pada era mesolitik di sekitar kawasan Danau Bandung Purba merupakan satu hal yang baru dalam dunia penelitian arkeologi di daerah Jawa bagian barat, karena dari hasil temuan sebelumnya belum ada temuan budaya yang didukung oleh kehidupan yang memanfaatkan gua sebagai tempat hunian di kawasan ini. Lokasi-lokasi temuan tersebut umumnya ditemukan di lahan terbuka yang terletak di perbukitan dan di lereng-lereng perbukitan.

Menilik kondisi beberapa tempat penemuan, tampak seolah-olah ada kecenderungan manusia waktu itu hanya mendiami tempat-tempat terbuka yang dekat dengan sumber air seperti pinggir sungai, dan tepian danau. Hal ini sesuai dengan argumentasi yang dikemukakan oleh R. P. Soejono, yang menyatakan bahwa pada masa itu tempat-tempat yang didiami adalah tempat-tempat yang agak tinggi dan bukit-bukit yang adakalanya dikelilingi oleh sungai atau tebing serta dipagar oleh hutan. Menurut Soejono (1984), tujuannya adalah untuk melindungi diri dari serangan musuh atau gangguan binatang buas.

Tinggalan gua di kawasan Gunung Pawon yang bagian dari perbukitan yang didominasi oleh batugamping itu terletak sekitar km 23 dan 24 arah sebelah barat Kota Bandung. Koesumadinata (1959) dalam tulisannya yang berjudul *Riwayat Geologi Dataran Tinggi Bandung*, menyebutkan bahwa di kawasan bukit gamping tersebut terdapat gua-gua kapur dengan yang terbesar memiliki ukuran sedalam 40 m. Pada saat itu untuk sampai ke lokasi gua harus mengikuti jalan setapak sampai pohon-pohon bambu. Disebutkan bahwa gua yang paling besar mencapai tinggi  $\pm 30$  m dan berlubang, dari mana cahaya matahari dapat masuk menyerupai tiang asap dapur (*schoorsteen*). Di dalam gua-gua banyak terdapat batuan-batuan dengan bentuk yang aneh-aneh, seperti busur-busur besar dan blok-blok raksasa yang menggantung. Saat sekarang busur-busur besar dan blok-blok raksasa yang menggantung tersebut (stalagtit) sudah banyak yang hilang. Mungkin hilangnya ornamen gua tersebut disebabkan karena adanya perubahan lingkungan gua yang sudah berubah menjadi kering karena hilangnya berbagai tumbuhan yang sebelumnya diperkirakan banyak tumbuh di bagian atas bukit di mana gua tersebut berada.

Seandainya kawasan gua ini tidak terganggu oleh kegiatan penambangan batu gamping, akan terbayang kawasan gua yang berada di dataran yang bergelombang sangat asri. Gua berada pada ketinggian antara 709-736 m di atas permukaan laut, di sisi sebelah



Gambar 1. Keletakan dan denah ruang Gua Pawon di dinding sebelah utara Gunung Pawon, Desa Gunung Masigit, Kecamatan Cipatat, Bandung Barat, Jawa Barat. Sumber: Google Earth.

utara gua terdapat aliran sungai Cibukur dan hamparan perbukitan dan dataran yang cukup luas yang sekarang ini dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai perkebunan dan lahan persawahan. Berdasarkan peta geologi kuartar Lembar Cianjur, kawasan ini termasuk dalam kawasan Formasi Rajamandala, anggota batugamping (0-650 m) dibentuk oleh gugusan batugamping pejal, dan batugamping berlapis, kebanyakan berwarna muda dengan foraminifera besar berlimpah (Sudjarmiko, 1972).

## 2. Pembahasan

### 2.1. Penelitian Arkeologi di Gua Pawon

Pengungkapan tentang budaya prasejarah yang terkandung di dalam gua-gua di Gunung Pawon yang saat sekarang termasuk dalam wilayah administratif Desa Gunung Masigit, Kecamatan Cipatat, Bandung Barat ini, terjadi setelah Kelompok Riset Cekungan Bandung (KRCB) pada tahun 2000 melakukan survei geologi, serta melakukan pemindaian geomagnetik untuk menjajagi kemungkinan adanya temuan yang terdeposisi di bawah permukaan tanah di dalam gua. Dari rekaman geomagnetik tersebut terpetakan anomali-anomali yang mengarah kepada adanya tinggalan yang terdeposisi di bawah permukaan tanah di dalam gua. Berdasarkan hal itulah kemudian sejak bulan Juli 2003 tim dari Balai Arkeologi Bandung melakukan pengecekan dan penelitian secara berkelanjutan di kawasan tersebut.

Gua Pawon di masa lalu memiliki ukuran yang cukup luas, terdiri dari beberapa ruang yang tersebar dari barat ke timur. Di bagian paling barat terdapat ruang yang memiliki bagian atas tembus seperti yang sebelumnya pernah dilaporkan oleh Koesoemadinata (1959), agak ke bagian tengah kontur tanah semakin meninggi, dan di bagian ini terdapat lagi beberapa ruang yang agak sempit, dengan bentuk permukaan lantai yang miring ke arah utara. Bagian atap dan dinding gua bagian tengah sebagian besar kemungkinan sudah banyak berubah yang ditandai banyaknya runtunan batugamping berbentuk bongkahan.

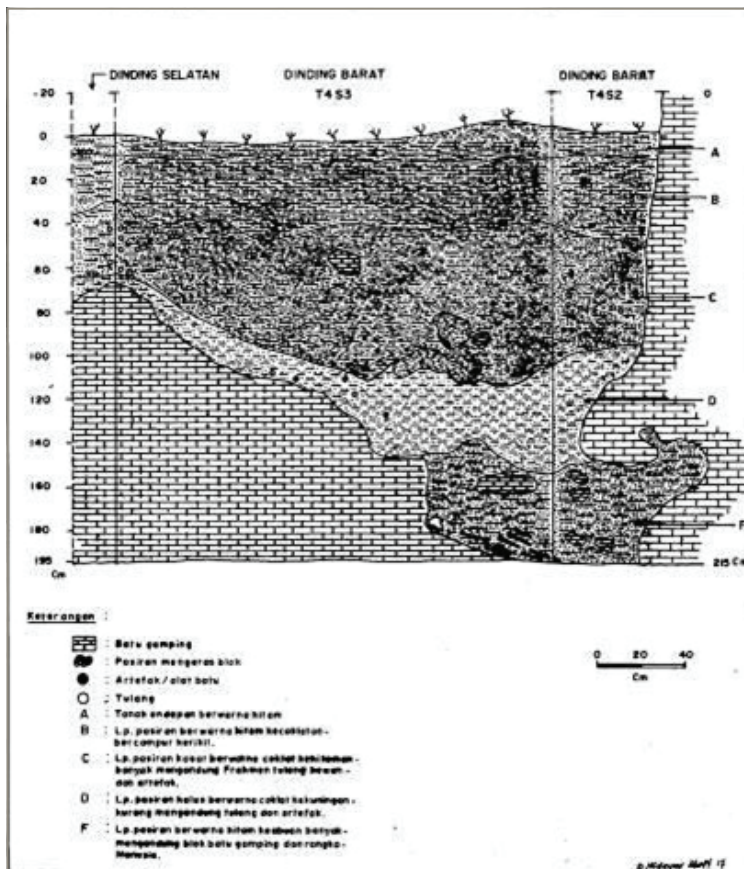


Foto 1. Stratigrafi dinding utara kotak T4S2 dan T5S2 Goa Pawon. Sumber: Yondri, 2014.



Mungkin di masa lalu bongkahan-bongkahan itu merupakan bagian dari atap bagian tengah gua. Ke arah sisi timur gua, kontur tanah makin menurun dan agak curam. Di bagian ini pada saat sekarang masih tersisa dua bagian konstruksi gua yang terdiri dari bagian dinding dan atap gua, yang dapat mewakili dari dua mulut gua pada sisi itu.

Penggalian arkeologi (ekskavasi) di Gua Pawon telah dilakukan tepatnya di bagian tengah kawasan gua ini, yaitu pada ruang yang diasumsikan merupakan bagian yang paling utuh dari ruang Gua Pawon telah dilakukan oleh Balai Arkeologi Bandung. Ekskavasi di bagian gua ini telah dilakukan di 7 kotak (T1U4, T4S2, T5S2, T4S3, T5S3, T4S4, dan T5S4) 3 kotak sampai penggaliannya sudah sampai pada kedalaman 320 cm dari permukaan tanah di 3 kotak ekskavasi (T4S2, T5S2, T5S3) Sementara penggalian pada kotak T4S4 dan T5S4 dihentikan karena sudah sampai pada lapisan batuan (*bedrock*). Dan penggalian di kotak T4S3 dihentikan di kedalaman 2.30 karena temuan rangka manusia belum bisa diangkat. Berdasarkan kedalaman tersebut paling tidak teramati lima lapisan tanah yang terdiri dari tanah urugan, lapisan berisi pecahan batu gamping dan pasir, pasir halus dan



Gambar 1. Stratifikasi dinding barat kotak ekskavasi T4S3 dan T4S2 di Gua Pawon. Sumber: Yondri, 2017.

kerikil halus, pasir dengan kandungan kerikil agak padat, serta lapisan lempung pasir, kerikil dan gampingan. Pada lapisan-lapisan tanah itulah kemudian berhasil ditemukan berbagai tinggalan manusia dari kehidupan masa lalu yang sebagian besar merupakan sisa dari budaya prasejarah.

Secara stratigrafis temuan sisa kehidupan yang dekat dengan kehidupan masa kini berada pada lapisan atas, sementara itu temuan sisa kehidupan masa lalu berada pada lapisan yang lebih dalam. Temuan-temuan dari sisa kehidupan masa lalu terdiri dari tulang (sisa fauna), gerabah, sisa flora (biji kemiri), alat serpih, serpih, dan tatal dari bahan rijang dan obsidian, alat tulang, gigi binatang, gigi ikan, serta temuan kerangka manusia. Berdasarkan temuan rangka manusia yang terkubur di Gua Pawon, dan berbagai bentuk tinggalan artefaktual berupa alat serpih dan tulang, serta temuan-temuan yang lain yang ditemukan dari hasil ekskavasi dapat ditarik kesimpulan bahwa gua tersebut pada masa lalu selain difungsikan sebagai tempat penguburan juga dimanfaatkan sebagai tempat beraktivitas oleh manusia prasejarah pada masa lalu<sup>1</sup>.

## **2.2. Pertanggalan Budaya Gua Pawon**

Analisis pertanggalan C-14 di Gua Pawon, sampai sekarang baru dilakukan untuk temuan lima rangka yang ditemukan sebelum tahun 2017 yaitu R I, II, III, IV, dan V. R I, II, III, dan IV ditemukan dari hasil penggalian di kotak T4S3, Sementara R V ditemukan di kotak T5S2. Sedangkan untuk temuan R IV yang ditemukan di kotak T4 S3 yang terletak lebih dalam dari temuan R IV yaitu di kedalaman 195 cm dari titik ukur, dan R VII yang ditemukan di kotak T5S3 di kedalaman 240 cm dari titik ukur pada tahun 2017 belum dilakukan.

Secara stratigrafis lima temuan rangka manusia sebelum tahun 2017 tersebut berada di tiga kedalaman yang berbeda. R I, II, dan V walaupun ditemukan di kotak yang berbeda (R I dan II di kotak T4S3, dan R V di kotak T5S2) ketiganya berada di kedalaman yang hampir sama yaitu sekitar 90 cm dari titik ukur (20 cm di atas permukaan tanah). Karena keterbatasan sampel dari ketiga rangka tersebut, dalam analisis pertanggalannya yang digunakan sebagai sampel analisis adalah arang. Arang yang dianalisis juga sangat terbatas, arang tersebut merupakan kumpulan dari arang-arang yang terdapat pada lapisan yang sama dari R.I, R. II dan R.IV, yaitu kumpulan dari serpihan arang yang berasal dari kedalaman antara 70 cm hingga 100 cm dari permukaan tanah. Secara kuantitas, arang tersebut terkumpul sebanyak 8 gram, lebih sedikit dari jumlah sampel arang yang disyaratkan untuk preparasi, yaitu sebanyak 5-10 gram.

---

<sup>1</sup> Heekern dan beberapa ahli lainnya berpendapat bahwa secara umum fungsi gua pada masa lalu dapat dibedakan sebagai 1) sebagai tempat aktivitas domestik, 2) tempat penguburan, dan 3) gabungan dari 1 dan 2. Berdasarkan hasil temuan kubur di dalam gua selama ini, lokasi yang dijadikan sebagai tempat penguburan cenderung memilih bagian atau ruang gua tertentu yang agak terisolasi dan dekat dengan dinding gua (Simanjuntak, 1999:6).



Foto 2. Keletakan temuan rangka manusia yang ditemukan dari kegiatan ekskavasi di Gua Pawon.  
Sumber: dok. Lutfi Yondri, 2017.

Berbeda halnya dengan R I, R II dan R V, sampel preparasi untuk R.III dan R.IV diambil dari tulang masing-masing rangka. Seluruh preparasi sampel dilakukan di Laboratorium C-14 Balai Arkeologi Bandung, sedangkan pencacahan dilakukan di Pusat Penelitian dan Pengembangan Teknologi Isotop dan Radiasi (P3TIR), Ciputat (Jakarta). Pencacahan masing-masing sampel larutan benzene arang, tulang R.III, R.IV, dilakukan sebanyak 50 kali setiap 20 menit pada setiap sampel. Hal ini dilakukan untuk kecermatan pembacaan sampel yang disarankan dalam penggunaan alat cacah Lyquid Scintillation Counter (LSC).

Pencacahan sampel didahului oleh pencacahan latar (*background*) dan Asam Oksalat Standard, dan kemudian diikuti dengan pencacahan sampel arang, tulang R III dan R IV. Pencacahan latar (*background*) dan Asam Oksalat Standard, dilakukan pada tanggal 1 November 2004, sedang pencacahan sampel arang, tulang R III dan R IV dilakukan pada 5 November 2004. Proses penghitungan umur seluruhnya dilakukan di P3TIR, BATAN, Jakarta. Dari hasil analisis diperoleh umur sampel arang dengan pertanggalan  $5660 \pm 170$  BP. Umur inilah yang dijadikan untuk pertanggalan silang rangka R I, R II dan R V. Sampel tulang R III untuk pertanggalan rangka III menghasilkan pertanggalan  $7320 \pm 180$  BP, sedang sampel tulang R IV untuk pertanggalan rangka IV diperoleh pertanggalan  $9525 \pm 200$  BP.

Secara stratigrafis temuan R VI dan R VII ditemukan lebih dalam atau lebih jauh dari titik ukur, karena temuan dan lapisan tanahnya masih in-situ dengan demikian mengikuti hukum stratigrafi tentunya memiliki umur yang lebih tua. Akan tetapi sampai sekarang analisis pertanggalan karbonnya belum dilakukan.

### **2.3. Temuan Tinggalan Sisa Budaya**

Secara keseluruhan temuan dari hasil ekskavasi di kotak T4S2, T4S3, dan T4S4, T5S2, T5S3, T5S4, selain temuan rangka manusia baik yang ditemukan berupa bagian

dari rangka (RI, RII, RV), rangka yang terkubur dalam posisi terlipat di posisi stratigrafi yang berbeda, juga ditemukan berbagai sisa budaya yang lain dalam bentuk alat batu (*lithic technology*) yang terbuat dari bahan batu obsidian, batu hijau<sup>2</sup>, dan jasper<sup>3</sup>, perkutor dari bahan batu andesit<sup>4</sup>, alat-alat yang terbuat dari bahan tulang berupa lancip tunggal dan lancip ganda, alat dari taring binatang, sisa serta perhiasan dari taring binatang, dan berbagai sisa makanan berupa fragmen-fragmen tulang dari berbagai jenis binatang.

Persebaran temuan artefak litik di dalam setiap lapisan penggalian di Gua Pawon tidak merata. Di bagian tengah gua, temuan sisa artefak litik cukup padat, kemudian makin jarang searah dengan makin dalamnya kotak ekskavasi dan semakin jauh dari dinding gua sebelah dalam. Berdasarkan pengamatan terhadap bahan alat litik, tampak bahwa bahan-bahan tersebut bukan berasal dari Gua Pawon sendiri karena di sekitar gua tidak terdapat sumber bahan dengan jenis batuan yang sama.

Berdasarkan hasil analisis kimiawi dari temuan alat litik yang terbuat dari bahan batu obsidian yang ditemukan di Gua Pawon dan di bandingkan dengan beberapa sumber bahan obsiden yang ditemukan di sekitar Bandung, unsur kimiawi batu obsidian yang ditemukan di Gua Pawon memiliki kesamaan unsur dengan bahan obsidian yang terdapat di Nagreg<sup>5</sup> dan Kampung Rejeng<sup>6</sup> (Garut) (Tjia *et al*, 2010). Pemanfaatan batu obsidian di era prasejarah di sekitar Bandung tidak hanya ditemukan di Gua Pawon tetapi di banyak lokasi di sekitar Danau Bandung Purba. Dalam kaitannya dengan hasil penelitian terdahulu tentang alat-alat obsidian kawasan Jawa Barat, khususnya di sekitar kawasan Danau Bandung Purba yang telah dilakukan oleh de Jong dan von Koenigswald (1930), Krebs (1932-1933), Mohler dan Rothpletz (1942-1945), van Stein Callenfels (1934), van der Hoop (1938), Erdbrink (1942), von Heine Geldern (1945), Bandi (1951), dan van Heekeren (1972), dapat disimpulkan bahwa obsidian merupakan unsur prasejarah yang banyak ditemukan di sekitar Danau Bandung Purba.

Di samping temuan alat batu yang terbuat dari obsidian, juga ditemukan alat batu yang terbuat dari bahan batu rijang, dan andesit, serta adanya pemanfaatan bahan batu gamping untuk dijadikan sebagai artefak dengan ciri pemangkasan di bidang tertentu untuk

---

<sup>2</sup> Batu hijau dan batu obsidian yang juga dikenal dengan gelas gunung api, termasuk dalam kelompok *quartz family mineral* atau kelompok mineral keluarga kuarsa yang memiliki kekerasan 6 sampai 7 skala Mosh, dan termasuk dalam kelompok batuan yang dapat dimanfaatkan sebagai batu perhiasan (Sudjatmiko, 2004:98).

<sup>3</sup> Jasper atau Jaspis merupakan salah satu batuan jenis kalsedon yang kaya unsur besi. Warnanya bervariasi, tetapi biasanya merah atau kuning, serta tidak tembus cahaya (Poerbo-Hadiwidjojo, 1994:161).

<sup>4</sup> Batu andesit termasuk dalam kelompok batuan beku luar yang terbentuk dari bekuan magma di luar bumi, biasanya berwarna abu-abu dan tidak tembus cahaya.

<sup>5</sup> Sumber bahan obsidian di daerah Nagerek ditemukan di Kampung Kendan. Berada di sebelah timur Gua Pawon dengan jarak lebih kurang 39 km dari Gua Pawon.

<sup>6</sup> Sumber bahan obsidian Kampung Rejeng (Garut) juga terletak di arah sebelah timur, dengan jarak lebih kurang 61 km dari Gua Pawon.



Foto 3. Temuan alat serpih obsidian hasil ekskavasi di Gua Pawon.  
Sumber: Lutfi Yondri, 2014.



Foto 4. Temuan sisa perhiasan dari taring binatang *Felix, sp.* hasil ekskavasi di Gua Pawon.  
Sumber: Lutfi Yondri, 2005.

mendapatkan sisi tajam, serta ditemukan juga beberapa serpih batu gamping yang memungkinkan digunakan sebagai alat serpih. Walaupun temuan akan pemanfaatan bahan batu gamping yang kemudian dijadikan sebagai artefak di Gua Pawon tidak banyak, data temuan terbaru tersebut dapat lebih memperkaya ragam bahan batuan yang telah dimanfaatkan oleh manusia pendukung budaya prasejarah di Gua Pawon pada masa lalu.

Selain artefak litik di Gua Pawon juga ditemukan berbagai bentuk artefak yang terbuat dari tulang binatang dan gigi binatang. Berdasarkan pengamatan tipologis terhadap jenis temuan artefak tulang yang ditemukan dari hasil ekskavasi di Gua Pawon termasuk dalam kelompok tulang panjang yang kemudian di pertajam salah satu sisinya. Di samping itu juga ditemukan pemanfaatan taring babi sebagai alat serpih dan lancipan, serta tanduk rusa yang sudah mengalami peruncingan dan aus di bagian ujungnya yang dapat diduga juga pernah berfungsi sebagai lancipan.

Pemanfaatan bagian tubuh binatang sebagai artefak di Gua Pawon lebih diperkaya lagi dengan ditemukannya beberapa gigi binatang yang memiliki lobang di bagian akar giginya. Lubang dibagian akar gigi-gigi binatang tersebut tampak sengaja dibuat dengan cara melubangi dari kedua sisi. Kuat dugaan gigi-gigi binatang yang memiliki lubang di bagian akar giginya tersebut merupakan sisa perhiasan yang pernah digunakan dalam lintas budaya manusia yang hidup di Gua Pawon pada masa lalu.

#### 2.4. Pemanfaatan Sumberdaya Laut di Gua Pawon

Indikasi pemanfaatan sumber daya laut dalam lintas budaya yang berlangsung pada era prasejarah di Gua Pawon antara lain diketahui dari kehadiran temuan cangkang moluska laut yang berasal dari kelompok *Pelecypoda*<sup>7</sup>. Cangkang moluska dari kelompok *Pelecypoda* adalah spesies *Neritina, sp.* yang termasuk dalam genus *Nerita*.

<sup>7</sup> Pelecypoda adalah kerang yang memiliki cangkang berbentuk setangkup. Memiliki tubuh simetris yang dilindungi oleh cangkang stangkup. Berkembang biak dengan telur, dengan habitat air tawar dan air laut (Suhardi, 1983: 41-42). Struktur fisik yang hidup di laut biasanya lebih keras dan tebal.



Sisa kehadiran atau indikasi pemanfaatan sumberdaya laut dalam lintas budaya prasejarah di Gua Pawon lebih jelas lagi dengan ditemukannya sisa-sisa artefak yang kuat digunakan sebagai perhiasan pada masa lalu. Artefak tersebut terbuat gigi ikan hiu (*shark, sp*) dari bagian yang paling keras dari cangkang keang yaitu berupa lapisan mengkilat yang terdapat di bagian dalam kerang berbentuk *Pelecypoda*.

Sisa perhiasan yang terbuat dari gigi ikan hiu dan cangkang kerang laut di Gua Pawon ditemukan dari kedalaman 90 - 130 cm dari permukaan tanah, tersebar secara acak dengan asosiasi perhiasan dari dari taring binatang, alat batu, moluska dan sisa makanan berupa fragmen tulang binatang.



Foto 5. Temuan sisa perhiasan dari gigi ikan Hiu (*shark, sp.*) hasil ekskavasi di Gua Pawon.  
Sumber: Lutfi Yondri, 2005.

Perhiasan dari gigi hiu yang ditemukan dari hasil ekskavasi di Gua Pawon diduga kuat berasal dari satu spesies karena berdasarkan ukurannya merupakan satu deretan dari gigi depan dan bergerak ke gigi belakang. Dalam hal ini terdiri dari gigi berukuran kecil yang biasanya terletak di rahang bagian depan dan yang berukuran besar di sisi belakang. Tujuh gigi ikan hiu yang ditemukan dari hasil ekskavasi di Gua Pawon semuanya memiliki lubang di bagian akar giginya.

Berdasarkan pengamatan terhadap bentuk lubang dan sisa retakan di bagian lubang yang terdapat di masing-masing gigi ikan hiu tersebut dapat diperkirakan tentang cara yang dilakukan pada saat pembuatan lubang-lubang tersebut. Lubang di akar gigi dibuat dengan sederhana cara melubangi bagian akar gigi dari kedua sisi. Kadangkala keletakan titik lubang di kedua sisi tidak presisi sehingga menghasilkan lubang tembus yang agak miring. Bila diamati secara seksama besar diameter lubang di ketujuh gigi ikan hiu tersebut tidak sama, rerata dengan kisaran antara 1,08.-1,67 mm. Beberapa titik lubang di bagian akar gigi tidak selalu halus dan rata, tetapi beberapa di antaranya juga menyisakan bagian retakan. Besar kemungkinan gigi ikan hiu yang digunakan sebagai bahan perhiasan tersebut adalah gigi ikan hiu yang sudah mati atau pada saat ditemukan sudah menjadi, kemudian gigi tersebut dilepas dari tulang rahangnya, kemudian dibuatkan lubang dengan cara dibor di kedua sisi. Kuat dugaan alat yang digunakan untuk membuat lubang di bagian akar gigi ikan hiu tersebut menggunakan lancipan (gurdi) yang terbuat dari bahan batu obsidian.

Artefak perhiasan yang terbuat dari kerang yang ditemukan di dari hasil ekskavasi di Gua Pawon jumlahnya lebih banyak di dibandingkan dengan gigi ikan hiu yaitu 10 keping. Di samping itu juga ditemukan dalam bentuk bahan dalam bentuk pecahan yang lebih besar. Ke sepuluh keping cangkang kerang yang digunakan sebagai perhisian tersebut tidak sama baik ukuran maupun ketebalan. Berdasarkan bentuk fisiknya dengan lapisan kasar di sisi luar dan lapisan mengkilap di sis yang lain kuat dugaan kulit kerang yang digunakan sebagai material perhiasan tersebut berasal dari kelompok *Pelecypoda sp.*<sup>8</sup>.

Tidak terdapat patokan bentuk dari masing-masing pecahan badan kerang yang dijadikan sebagai perhiasan, bentuknya bermacam-macam. Sepertinya bergantung pada bentuk pecahan bagain badan kerang yang dipecahkan pada bagian badan kerang yang memiliki lapisan mengkilap (*prisma*<sup>9</sup>) di satu sisinya. Dengan rerata dengan ketebalan antara 0,7 – 2,08 mm. Sementara itu teknik pembuatan lubang pada kulit kerang yang dijadikan sebagai benda perhiasan berbeda dengan teknik pembuatan lubang pada gigi binatang dan gigi ikan hiu. Pembuatan lubang di kulit kerang hanya dilakukan dari satu sisi. Teknik pelubangan yang demikian tentunya sangat memungkinkan dilakukan mengingat ukuran ketebalan kulit kerang, rerata diameter lubang di satu sisi 1 mm, sementara di sisi yang lain dengan rerata 2, 31 mm di bagian lubang dengan diameter yang lebih besar memperlihatkan jejak goresan memutar dengan bentuk lubang yang lebih kecil ke bagian yang lebih dalam.



Foto 6. Temuan sisa perhiasan dari fragmen cangkang kerang laut, hasil ekskavasi di Gua Pawon.  
Sumber: Lutfi Yondri, 2005.

Melihat lokasi Gua Pawon yang saat sekarang berada jauh dari laut, muncul satu pertanyaan apakah keberadaan temuan artefaktual yang berasal dari sumber daya laut tersebut merupakan hasil dari sistim pertukaran atau perdagangan pada masa lalu atau merupakan refleksi dari daya jelajah manusia Pawon pada masa lalu.

Berdasarkan hasil penelusuran sumber kepustakaan dan penelitian arkeologis yang telah dilakukan selama ini, baik di kawasan pantai utara maupun pantai selatan, tidak diteukan satupun situs arkeologi yang memiliki pola budaya dan masa budaya dengan pertanggalan yang sama dengan budaya prasejarah di Gua Pawon. Keberadaan sumberdaya laut seperti Gigi Hiu dan kerang laut yang digunakan oleh manusia Pawon pada masa

<sup>8</sup> Ciri fisik sebagai *Pelecypoda* yang hidup di air laut diperlihatkan oleh warna luar kerang yang berwarna putih kekuningan. Sementara *pelecypoda* air tawar umumnya berwarna hitam.

<sup>9</sup> *Prisma* adalah lapisan tengah *Pelecypoda sp* yang tersusun dari Kristal kalsit ([www.vliz.be/imisdocs/publication/254656df](http://www.vliz.be/imisdocs/publication/254656df)).

prasejarah jangkauan ke garis pantainya kalau di acu hasil kajian yang dilakukan oleh Zaim (1997) jaraknya tidak sama dengan masa sekarang. Zaim menguraikan tentang perubahan garis pantai utara Jawa bagian barat dengan studi kasus pantai Utara Jakarta. dari periode 4500 - 40.000 tahun yang lalu. Pada periode 4500 sampai garis pantai berada sekitar 4-5 m di atas permukaan laut sekarang. Sementara pada periode 40.000 tahun yang lalu garis pantainya berada antara 25-35 di atas permukaan laut sekarang. Kawasan Sebelah utara Gua Pawon yang memungkinkan untuk dieksploitasi waktu itu besar kemungkinan adalah kawasan Kabupaten Subang. Kalau data ketinggian dari muka laut tersebut, besar kemungkinan daerah pantai pada masa itu berqda di kawasan sekitar Ciasem, Purwodadi dan sekitarnya atau daerah sekitar pusat Kota Subang sekarang.

Ukuran dari jarak tempuh jelajah manusia Pawon pada masa lalu di antaranya dapat dibandingkan dengan hasil analisis sumber batu obsidian yang ditemukan di Gua Pawon. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan dengan cara melihat persamaan unsur kimiawi yang terkandung dalam artefak obsidian yang ditemukan dari hasil ekskavasi memiliki persamaan dengan unsur kimia batu obsidian yang berasal dari kawasan Kendan (Nagrek) yang terletak lebih kurang dengan dengan jarak sekitar 39 km dan batu obsidian yang berasal dari Kampung Rejeng (Garut) yang terletak lebih kurang 64 km di sebelah timur Gua Pawon. Berdasarkan hal tersebut dapat didugakan akan jauhnya daya jelajah manusia Pawon pada masa lalu sehingga sangat memungkinkan juga manusia Pawon tersebut juga bisa memperoleh sisa-sisa hewan laut yang kemudian mereka jadikan sebagai bagian dari budaya pada masa itu. Oleh karena tidak ditemukan budaya prasejarah yang setara di kawasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa untuk memperoleh material budaya yang terkait dengan pemanfaatan sumber daya laut tersebut pada masa lalu dilakukan sendiri oleh manusia Pawon.

### **3. Penutup**

Arkeologi sebagai salah satu cabang disiplin ilmu yang mempelajari sisa-sisa peninggalan budaya masa lalu (*cultural remains*), berusaha untuk mengungkapkan berbagai fenomena budaya yang ada dalam kehidupan masyarakat masa lalu. Hal tersebut diungkapkan baik melalui cara rekonstruksi tingkah laku budaya masyarakat masa lalu, maupun dengan mempelajari bentuk serta bagaimana perubahan kebudayaan tersebut terjadi. Dalam kenyataannya sering dijumpai satu konsep budaya di satu daerah dengan di daerah lain dalam penampilan wujud kebudayaan materinya, menunjukkan ketidaksamaan. Hal tersebut dapat terjadi disebabkan oleh berbagai faktor seperti keterbatasan lingkungan (alam), alasan kepraktisan dan lain sebagainya. Oleh sebab itu untuk pemenuhan kebutuhan akan materi yang digunakan dalam memvisualisasikan bentuk-bentuk kebudayaan materi, manusia berusaha mencari alternatif dari berbagai sumber daya alam yang tersedia.

Dalam pemenuhan kebutuhan dasar manusia dalam kaitannya dengan pemanfaatan sumberdaya yang tersedia di lingkungan, seringkali dijumpai manusia menerapkan faktor pemilihan. Dalam hal ini tidak semua sumber daya yang tersedia di lingkungan dijadikan sebagai pilihan dalam mewujudkan satu bentuk budaya materi. Begitu juga dengan yang dilakukan oleh manusia yang hidup pada masa prasejarah di Gua Pawon. Untuk mewujudkan rasa seni dalam bentuk perhiasan, pada masa itu selain memanfaatkan gigi binatang yang mereka dapatkan dari hasil buruan, mereka juga memanfaatkan sisa sumber daya laut berupa kulit kerang dan gigi ikan hiu. Bisa jadi dengan pemanfaatan sisa sumber daya laut yang demikian dalam lintas budaya prasejarah yang berlangsung di Gua Pawon, kemudian menjadikan budaya prasejarah di Gua Pawon menjadi sangat khas, dibanding dengan kebudayaan-kebudayaan lain, meskipun dalam periode yang sama.

### **Daftar Pustaka**

- Anggraeni, Nies, dkk. (1986) Survei di Daerah Cililin, Bandung. *BPA No. 36: Laporan Penelitian Arkeologi dan Geologi di Jawa Barat*. Jakarta, Depdikbud.
- Bandi, H. G. (1951) *Die Obsidian industrie der umgebung von Bandung in West Java*. Sudseestudien, Bassel.
- Bramantyo, Budi dan Eko Yulianto (2001). *Seri Sejarah Alam 1*. Bandung, Kelompok Riset Cekungan Bandung.
- Callenfels, P. V. van Stein (1934) "Korte Gids voor de Prehistorische Verzameling", *Jaarboek KBG*. Hlm. 93.
- Chia, Stephen, Lufti Yondri, dan Truman Simantunjak (2005) *The Origins Of The Obsidian Artifacts From Gua Pawon*. Bandung (Belum diterbitkan)
- Heine Geldern, Robert von (1945) Prehistoric Research in the Netherlands Indies. Dalam Honig, Pieter dan Frans Verdoorn (ed.), *Science and Scientist in the Netherlands Indies*. New York.
- Heekeren, H. R. van (1972) *The Stone Age of Indonesia. Rev. 2nd*. The Hague-Martinus Nijhoff.
- Hoop, A. N. J. Th. van der (1940) A Prehistoric Site Near the Lak Kerinchi (Sumatra). *Proceedings of the Third Congress of Prehistorians of the Far East, Singapore*, hlm. 200-204.
- Koenigswald, G. H. R. von (1935) Das Neolithicum der Umgebung von Bandung. *TBG* 75 (3): 394-419.
- Harkantiningsih, Naniek *et al.* (2006) Jejak Pendukung Budaya Obsidian di Sekitar Danau Bandung. Dalam Edi Sedyawati (ed.) *Arkeologi dari Lapangan ke Permasalahan*. Bandung, Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia. hlm. 18-29.
- Pantjawati (1988) Alat-Alat Obsidian: Media Adaptasi Manusia Terhadap Lingkungan di Sekitar Danau Bandung. Skripsi. Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.

- Rotpletz, W. (1952) *Alte siedlungsplatze beim Bandung (Java) und die Entdeckung. Bronzezeitlicher Gussformen: Sudsee Studien*, Basel 1951. Hlm.. 125.
- Simanjuntak, Harry Truman (2001) “Prasejarah Indonesia Dalam Konteks Asia Tenggara di Sekitar Holosen Awal Data Baru dalam Penelitian Dasa Warsa Terakhir”. Dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi (ed.) *Arung Samudra Persembahan Memperingati Sembilan*.
- Soejono, R. P. (1984) “Jaman Prasejarah di Indonesia”, *Sejarah Nasional Indonesia I*. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. Jakarta, PN. Balai Pustaka.
- Sudjatmiko. (2004) “Sumber Alat-Alat Batu Prasejarah dari Situa Gua Pawon”. Dalam Budi Brahmantyo dan T. Bachtiar (ed.) *Amanat Gua Pawon*. Bandung, Kelompok Riset Cekungan Bandung. Hlm.. 97-104.
- Yondri, Lutfi. (2003) Laporan Kegiatan Ekskavasi di Situs Gua Pawon, Desa Gunung Masigit Kabupaten Bandung, Jawa Barat. Bandung, Balai Arkeologi Bandung (tidak diterbitkan).
- (2004 a) Laporan Kegiatan Ekskavasi di Situs Gua Pawon, Desa Gunung Masigit Kabupaten Bandung – Jawa Barat. Bandung, Kerja sama Balai Arkeologi Bandung dan Balai Pengelolaan Kepurbakalaan, Sejarah dan Nilai Tradisional - Jawa Barat (Tidak diterbitkan).
- (2004b) Laporan Hasil Penelitian Prasejarah Gua-Gua Prasejarah Kawasan Bukit Gamping Lembar Cianjur, di Kecamatan Ciranjang dan Sekitarnya, Provinsi Jawa Barat. Bandung, Balai Arkeologi Bandung (Tidak diterbitkan).
- (2005) Laporan Kegiatan Ekskavasi di Situs Gua Pawon, Desa Gunung Masigit Kabupaten Bandung – Jawa Barat. Bandung, Balai Arkeologi Bandung (Tidak diterbitkan).
- (2009) Laporan Kegiatan Ekskavasi di Gua Gunung Tanjung, Desa Gunung Masigit Kabupaten Bandung – Jawa Barat. Bandung, Balai Arkeologi Bandung (Tidak diterbitkan).
- (2011) Laporan Hasil Penelitian Prasejarah Tinggalan Gua Di Desa Gunung Masigit Kecamatan Cipatat, Kabupaten Bandung Barat, Propinsi Jawa Barat (Tidak diterbitkan).
- (2012) Laporan Hasil Penelitian Prasejarah di Gua Ketuk, Desa Gunung Masigit Kecamatan Cipatat, Kabupaten Bandung Barat, Propinsi Jawa Barat (Tidak diterbitkan)

**Lutfi Yondri**  
 Balai Arkeologi Bandung  
 yondrilutfi@gmail.com



# Alur Kedatangan Etnis Arab di Jawa

Masyhudi

## **Abstract**

*Arab people came to the archipelago to trade since before the Christian era. Then since the 7th century AD, after the emergence and existence of Islam in the Middle East, the Arabs came with trade missions and the spread of Islam. Wherever they were, they were deeply mixed with indigenous peoples. This ethnic Arab is an exclusive group, especially during the Dutch occupation, where the Arabs were facilitated by the Dutch East Indies government with a special village for Arab descendants in the area of Java. The purpose of their arrival is to trade as well as preach, and then gradually they began to settle and marry local women. Some of their destinations in Java are generally in the northern coastal areas of Java, namely Gresik, Surabaya, Situbondo, Bondowoso, Banyuwangi, Probolinggo, Pasuruan, Tuban, Kudus, Jepara, Semarang, Pekalongan, Pemalang, Tegal, and Surakarta. The prominent issue is where they first arrived in Java. To solve the problem, archaeological evidence and supporting data are needed.*

**Keywords:** *flow, assimilate, exclusive, trade, preach*

**Kata kunci:** alur, asimilasi, eksklusif, perdagangan, dakwah

## **1. Pendahuluan**

Awal Masehi, kawasan Asia Tenggara telah berfungsi sebagai jalur lintas perdagangan bagi kawasan sekitarnya (Asia Timur dan Asia Selatan). Dampak dari hubungan antar bangsa di kawasan tersebut adalah beberapa bandar-bandar lokal di kawasan Asia Tenggara, seperti bandar di Burma, Thailand, Semenanjung Malaysia, dan Nusantara kemudian menjadi bandar regional, seperti Bandar Lamuri, Perlak di Aceh Timur, Kedah di Malaysia, Martavan dan Pegu di Myanmar, Ayuthia di Thailand, Padurangga di Vietnam (Kartodirdjo, 1987: 4-9).

Gresik adalah kota pertama di Jawa yang menjadi tujuan perdagangan oleh pedagang Arab. Wilayahnya yang langsung berhadapan dengan laut terbuka dengan topografi pantai yang tidak curam sangat memungkinkan kapal-kapal berukuran besar merapat ke pantai. Selain itu untuk menuju ke pedalaman, terdapat beberapa sungai utama yang melewati wilayah Gresik dan merupakan jalur transportasi air menuju ke pedalaman. Sungai tersebut antara lain Sungai Manyar dan Bengawan Solo, bahkan di sebelah selatan juga terdapat Sungai Brantas yang juga berperan penting dalam menyokong keberadaan Gresik sebagai

salah satu pelabuhan utama pada masa itu. Tidak mengherankan apabila di sepanjang sungai-sungai tersebut banyak ditemukan jejak sejarah masa lalu yang merupakan bukti otentik dari keberadaan sejarah kuna Gresik.

Selain Gresik, masih banyak beberapa kota di Jawa yang dijadikan sebagai tempat tujuan etnis Arab, antara lain Surabaya, Situbondo, Bondowoso, Banyuwangi, Probolinggo, Pasuruan, Tuban, Kudus, Jepara, Semarang, Surakarta, Pekalongan, Pemalang, dan Tegal. Yang menjadi pertanyaan adalah bagaimana alur kedatangan etnis Arab di Jawa? Oleh karena itu, tulisan ini akan menyajikan alur kedatangan etnis Arab di Jawa tersebut secara deskriptif, berdasarkan bukti-bukti arkeologis yang diperoleh melalui beberapa kegiatan penelitian yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Yogyakarta.

Analisis data dilakukan berdasarkan perolehan data fisik arkeologi yang meliputi bangunan rumah tinggal, makam, masjid, dan data tekstual (naskah dan inskripsi), serta data lain yang mendukung adanya etnis Arab di beberapa kota di Jawa.

## **2. Data Arkeologi di Kampung Arab**

### **2.1. Kampung Arab di Pekalongan, Pemalang, dan Tegal, Jawa Tengah**

Perkampungan Arab di wilayah Pekalongan, Pemalang, dan Tegal, diperoleh gambaran bahwa pada umumnya diketahui melalui toponim (Kampung Arab) yang secara spasial berada di suatu lokasi yang strategis dan mudah untuk mengakses ke tempat-tempat lain, terutama dalam kaitannya dengan aktivitas di bidang ekonomi. Secara arsitektural, tinggalannya tidak menunjukkan adanya ciri khusus yang menonjol, karena kebanyakan etnis Arab menggunakan atau memanfaatkan bangunan-bangunan rumah atau tempat tinggal yang sudah ada sebelumnya (Cina atau Eropa). Namun demikian tata ruang bagian dalam bangunan tempat tinggal dibuat menurut konsep yang disesuaikan dengan kebutuhan kehidupan rumah tangga dan religi, misalnya suatu bangunan rumah harus ada mushalla, dan harus ada 2 buah ruang tamu yang terpisah antara tamu laki-laki dan tamu perempuan. Bukti arkeologis yang lain adalah adanya beberapa makam beserta tokoh yang dimakamkan yang secara eksklusif berkelompok meskipun berada di dalam satu kompleks makam pribumi, bahkan secara kronologis beberapa kampung Arab di wilayah tersebut tergolong cukup muda, yaitu dari abad ke-20 M.

Perkampungan Arab di Kota Pekalongan secara administratif berada di Kelurahan Sugih Waras, Kecamatan Pekalongan Timur, Kota Pekalongan. Adapun posisi astronomis berada pada 06° 52' 57.5" LS dan 109° 40' 38.5" BT dengan luas wilayah yang relatif kecil yaitu sebelah Barat dibatasi oleh Jalan Surabaya, sebelah Utara Jalan Pati Unus, sebelah Timur dibatasi oleh Jalan Teratai, dan sebelah Selatan adalah Jalan Bandung.

Rata-rata mata pencaharian masyarakat Kampung Arab adalah pengusaha, sehingga dibutuhkan tempat atau rumah yang cukup memadai. Arsitektur Arab di Indonesia rupa-



Foto 1. Situasi Kampung Arab di Kelurahan Sugihwaras Pekalongan, Jawa Tengah.  
(Sumber: Balai Arkeologi DI Yogyakarta)

rupanya tidak dapat diketahui secara tegas, karena mereka pada umumnya menempati bangunan yang bercorak mirip dengan arsitektur Cina atau Eropa. Akan tetapi apabila kita perhatikan dengan cermat, bangunan yang dihuni oleh etnis Arab ini memiliki konsep tersendiri yang disesuaikan dengan kebutuhan keluarga dan agama mereka, yaitu dengan dua kamar tamu untuk memisahkan antara tamu laki-laki dan tamu perempuan. Kemudian di bagian depan rumah rata-rata dibangun kamar kecil yang disediakan untuk tamu laki-laki.

Kompleks makam Sapuro, merupakan kompleks pemakaman Islam yang cukup besar yang terletak di pinggiran kota Pekalongan. Saat ini makam tersebut cukup ramai dikunjungi para peziarah yang tidak hanya dari keluarga dari orang-orang dikuburkan di tempat tersebut, akan tetapi banyak orang dari berbagai penjuru daerah Pekalongan dan sekitarnya pun berziarah ke tempat tersebut. Hal ini disebabkan karena di Kompleks Makam Sapuro ini dimakamkan beberapa tokoh orang Arab (Habib) yang sangat dikagumi oleh para jamaahnya yang berasal dari berbagai pelosok daerah Pekalongan dan sekitarnya. Selain itu diperoleh keterangan dari beberapa informan bahwa orang-orang Arab yang tinggal di Kampung Arab Kota Pekalongan banyak pula yang dimakamkan di kompleks makam tersebut.

Di Kabupaten Pemalang dan Tegal, kampung Arab di daerah tersebut masing-masing diketahui melalui toponim (Kampung Arab) yang secara spasial berada di suatu lokasi yang strategis dan mudah untuk mengakses ke tempat-tempat lain, terutama dalam kaitannya dengan aktivitas di bidang ekonomi. Secara fisik



Foto 2. Makam Habib Al-Munib Husein Al-Hadad di Kampung Arab Tegal Jawa Tengah.  
(Sumber: Balai Arkeologi DI Yogyakarta)

arsitektural, tinggalannya tidak menunjukkan adanya ciri khusus yang menonjol, karena kebanyakan etnis Arab menggunakan atau memanfaatkan bangunan-bangunan rumah atau tempat tinggal yang sudah ada sebelumnya (Cina atau Eropa). Namun demikian tata ruang bagian dalam bangunan tempat tinggal dibuat menurut konsep yang disesuaikan dengan kebutuhan kehidupan rumah tangga dan religi, misalnya suatu bangunan rumah harus ada mushalla, dan harus ada 2 buah ruang tamu yang terpisah antara tamu laki-laki dan tamu perempuan. Bukti arkeologis yang lain adalah adanya beberapa makam beserta tokoh yang dimakamkan yang secara eksklusif berkelompok meskipun berada di dalam satu kompleks makam pribumi, bahkan secara kronologis beberapa kampung Arab di wilayah tersebut tergolong cukup muda, yaitu dari abad ke-20 M

## 2.2. Kampung Arab di Semarang, Jawa Tengah

Hasil pengamatan melalui survei di lapangan menunjukkan bahwa secara administratif di Kota Semarang tidak terdapat nama Kampung Arab, tetapi terdapat komunitas etnis Arab yang sebagian besar bermukim di Jalan Petek dan Jalan Layur, Kelurahan Dadapsari, Kecamatan Semarang Utara. Berdasarkan data kependudukan terakhir tahun 2009, jumlah penduduk yang beretnis Arab di Kelurahan Dadapsari, Kecamatan Semarang Utara berjumlah 312 jiwa. Akan tetapi tidak berarti bahwa etnis Arab hanya ada di Kelurahan Dadapsari saja, secara parsial etnis Arab berada di beberapa wilayah di kota Semarang, seperti di Kauman, Pekojan, dan Petolongan. Komunitas etnis Arab tersebut sejak dulu telah berbaur dengan beberapa etnis lain, seperti Banjar, Bugis, dan Melayu di perkampungan yang sejak jaman dulu dikenal sebagai kampung Melayu. Meskipun demikian keberadaan etnis Arab di Semarang telah meninggalkan budaya materi (tinggalan- tinggalan arkeologis) yang khas, berupa masjid, makam, rumah tinggal, dan naskah-naskah kuna.



Foto 3. Masjid kuna di Jl. Layur, Kel. Dadapsari, Semarang Utara yang dikenal dengan nama Masjid Menara. (Sumber: Balai Arkeologi DI Yogyakarta)

Bangunan masjid kuna yang berukuran 9 x 9 meter, berada di Jalan Layur, Kampung Melayu, Kelurahan Dadapsari, Semarang Utara. Masjid ini dikenal oleh masyarakat dengan sebutan Masjid Menara, karena terdiri dari dua bangunan yaitu bangunan masjid dan bangunan menara. Disebut juga sebagai Masjid Layur, karena letaknya di Jalan Layur. Kompleks masjid ini dibatasi oleh tembok tinggi, kurang lebih lima meter, yang di tengah-tengahnya memiliki gerbang, sehingga yang kelihatan dari luar hanya menaranya saja yang tinggi. Dinding tersebut dihiasi dengan ornamen bermotif geometrik. Adapun menara yang terletak sangat berdekatan dengan dinding tersebut berbentuk silinder yang pada bagian tengah dan atasnya dihiasi bidang horizontal berbentuk segi delapan dan beratap kubah. Kubah yang lain ditemui pula pada gapura. Masjid Menara dibangun oleh masyarakat etnis Arab yang tinggal di wilayah tersebut dan terletak di sebelah barat Kali Semarang pada jarak sekitar 2 meter. Bangunan masjid terdiri dari dua lantai yang terbuat dari bahan lepa dan kayu. Lantai bawah berfungsi sebagai tempat wudhu dan lantai atas berfungsi untuk pelaksanaan ibadah shalat. Atap masjid dibuat dengan bentuk atap tumpang (tajuk) dan di bagian bawah atap ditutup dengan papan kayu. Masjid menghadap ke selatan dengan satu pintu, sedangkan di sebelah timur terdapat satu pintu untuk keluar masuk dari ruang inti masjid ke serambi dan sebaliknya. Tidak diketahui secara pasti, berapa kali masjid Menara tersebut dipugar. Berdasarkan informasi dari narasumber bahwa bangunan masjid terakhir kali dipugar pada tahun 1986. Di dalam masjid tersebut dulu pernah ditemukan inskripsi yang terbuat dari bahan kayu jati yang memuat angka tahun 1802 M, akan tetapi keberadaan inskripsi tersebut saat ini tidak jelas. Yang menarik, menurut informasi, sejak awal berdirinya bangunan masjid hingga sekarang belum pernah digunakan untuk shalat jum'at, Dengan demikian, masjid ini hanya dipakai untuk pelaksanaan jama'ah shalat lima waktu, shalat tarawih, shalat Idul Fitri dan shalat Idul Adha.

Di bagian atap Masjid Menara yang tertutup dengan papan kayu jati setebal 3 cm ditemukan sejumlah naskah kuna berupa naskah Al-Qur'an dan naskah agama, yang terdiri dari sejarah tentang Isra' Mi'raj Nabi Muhammad SAW, kitab fikih ibadah, kitab Faraidh (pembagian waris), Tafsir Jalalain, dan kitab khutbah Idul Fitri dan Idul Adha. Naskah tersebut merupakan naskah asli tulisan tangan yang ditulis di atas kertas buatan Eropa dengan menggunakan tinta warna hitam dan merah. Naskah-naskah tersebut berhuruf dan berbahasa Arab dengan gaya tulisan *naskhi*. Bangunan kuna yang berfungsi sebagai rumah

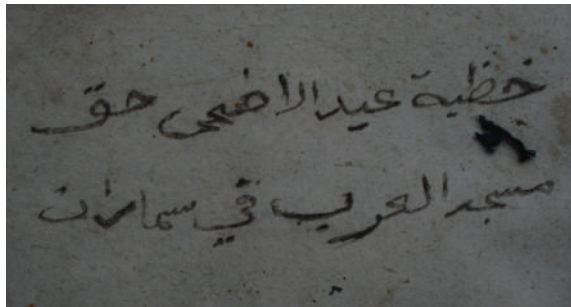


Foto 4. Naskah kuna berhuruf dan berbahasa Arab di kompleks Masjid Menara, Semarang Utara. (Sumber: Balai Arkeologi DI Yogyakarta)



tinggal etnis Arab di Semarang secara arsitektural tidak memiliki ciri khusus. Bangunan yang ada terdiri dari bangunan dengan konsep dua buah ruang tamu yang terpisah antara tamu laki-laki dan perempuan serta kamar kecil yang terdapat di bagian depan bangunan atau dekat dengan ruang tamu laki-laki. Sedangkan ruang tamu perempuan terdapat di bagian belakang beserta kamar kecil untuk keluarga.

Khusus untuk etnis Arab yang memiliki keluarga besar, selain komponen-komponen bangunan tersebut di atas juga telah dibangun beberapa rumah secara berjajar, bergandengan tanpa jarak. Di bagian belakang rumah (dapur) dibuat pintu-pintu yang menembus antara satu rumah ke rumah yang lain. Pintu-pintu tersebut berfungsi sebagai tempat lewat para wanita yang hendak berbelanja (kepentingan keluarga).

Bagi warga etnis Arab di Semarang yang meninggal mayoritas dimakamkan di kompleks pemakaman umum kota Semarang, yaitu makam Bergota. Di kompleks makam ini ini tidak begitu nampak adanya eksklusivitas bagi etnis Arab, meski ada beberapa makam yang ditata secara berkelompok. Akan tetapi hal itu masih dalam batas satu keluarga. Bahkan dalam hal pemberian tanda pada kubur tidak terdapat perbedaan yang mencolok dengan tanda kubur bagi makam pribumi ataupun etnis yang lain. Hal demikian menunjukkan adanya upaya bagi etnis Arab untuk membaaur dengan masyarakat setempat.

### **2.3. Kampung Arab di Surakarta, Jawa Tengah**

Keberadaan kampung Arab di Surakarta dapat diketahui melalui beberapa aktivitas dan tinggalan arkeologisnya. Aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat etnis Arab tidak akan terlepas profesi yang dibawa dari negeri asalnya, yaitu pedagang. Mengingat pentingnya kota Surakarta bagi masyarakat etnis Arab untuk diakses dalam rangka mengembangkan profesinya sebagai pedagang, maka berbagai aktivitas etnis Arab dilakukan.

Bukti arkeologis yang mengindikasikan adanya Kampung Arab di Surakarta antara lain adalah adanya toponim, yaitu nama suatu kampung yang secara langsung mengacu kepada etnis tertentu, yaitu "Kampung Arab". Kampung Arab ini menempati wilayah secara mengelompok, yaitu di wilayah Kecamatan Pasar Kliwon. Dari sembilan kelurahan yang ada di Kecamatan Pasar Kliwon hanya ada dua wilayah kelurahan yang tidak dihuni oleh etnis Arab, yaitu Kelurahan Baluwarti dan Kelurahan Kampung Baru. Selebihnya telah ditempati oleh etnis Arab sebagai tempat tinggal, padahal penduduk etnis Arab di Kecamatan Pasar Kliwon terdiri dari 7114 Jiwa.

Berbeda dengan etnis Arab di Kota Semarang, etnis Arab di Kota Surakarta nampak adanya eksklusivitas dibanding dengan etnis-etnis yang lain. Hal tersebut dapat dilihat pada bangunan rumah tinggal yang mereka tempati. Sebagian besar bangunan-bangunan tempat tinggal etnis Arab dibangun dengan pagar tembok yang cukup tinggi, antara 4 sampai dengan 5 meter. Demikian halnya pada bangunan kompleks makam etnis Arab yang terdapat di Kelurahan Tipes. Selain kompleks makam hanya diperuntukkan bagi etnis Arab, juga

dibangun dengan bangunan pagar setinggi 4m. Kondisi semacam inilah yang membedakan antara etnis Arab Di Kota Semarang dengan etnis Arab di Surakarta dari segi eksklusivitas.

#### 2.4. Perkampungan Arab di Kudus, Jawa Tengah

Berdasarkan perolehan data/hasil penelitian di lapangan dapat disimpulkan, bahwa permukiman etnis Arab di daerah Kudus dan Jepara terjadi dua periode, yaitu periode awal, sejak awal berkembangnya Islam di daerah tersebut, pada abad 16 M dan periode kedua, yaitu pada masa kolonial abad 19 M.

Permukiman etnis Arab di Kudus pada periode awal didukung oleh sejumlah data arkeologi berupa makam di kompleks makam Sunan Kudus, parasasti di dalam Masjid Kudus, langgar dalem dan *pintu butulan* di sebuah rumah tinggal. Sedangkan pada periode kedua, yaitu pada masa kolonial yang didukung dengan tempat tinggal etnis Arab yang sebagian besar menempati daerah Demakan serta kompleks makam etnis Arab di Jalan Kyai Asnawi, Kudus. Secara geografis letak permukiman etnis Arab di Kudus dibatasi oleh sebuah sungai, yaitu Kali Gelis. Untuk permukiman etnis Arab periode awal berada di sebelah barat Kali Gelis dan permukiman etnis Arab pada periode kedua berada di sebelah timur Kali Gelis.



Foto 5. Inskripsi berhuruf dan berbahasa Arab dengan gaya *tsuluts* di bagian atas mihrab Masjid Menara Kudus.  
Sumber: Balai Arkeologi DI Yogyakarta

#### Transkripsi

- 1- بسم الله الرحمن الرحيم بناء هذا المسجد الأقصى في بلد القدس خليفة هذا الدهر حتى مكل
- 2 - يستجزي غدا في جنة الخلد نزلا وقربا من الرحمن بالتقوى شا هد المسجد المبارك المسمى الأقصى خليفة الله
- 3 - في الأرض..... شيخ الاء سلام والمسلمين زين العلماء والمجتهدين العالم العامل الكامل الفاضل
- 4 - المخصوص بعناية الله ..... القاضي جعفر الصادق ابتغاء لوجه الله وعواد بره من يد الله واتباعا لسنة رسول الله صلى الله عليه وسلم
- 5 - وكان التاريخ ثمانية وعشرين من شهر رجب وسنة ست وخمسين وتسع مائة من الهجرة النبوية وصلى الله على سيدنا محمد وأله أجمعين

Artinya:

1. Dengan menyebut nama Allah yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang telah dibangun masjid al-Aqsha ini di negeri Kudus oleh khalifah Allah tahun ini hingga sempurna (selesai)'
2. Semoga Allah memberi balasan Surga (al-Khuld)..... Disaksikan masjid yang penuh berkah ini dengan nama "Al-Aqsha" oleh Khalifah Allah
3. di muka bumi ini....., yaitu syaikhnya Islam dan muslimin, ulama' dan mujtahid pilihan dengan gelar al-'alim, al-'amil', al-kamil dan al-fadhil dan
4. lebih khusus lagi mendapat pertolongan dari Allah ... .. sorang Qadhi (hakim) yang bernama Ja'far as-Shadiq yang selalu berharap untuk bisa bertemu dengan Allah, dan mengembalikan segala kebbaikannya kepada kekuasaan Allah dan yang selalu mengikuti sunnah rasulullah saw.
5. Dan tanggalnya adalah 28 bulan Rajab tahun 956 dari Hijrah Nabi. Semoga Allah senantiasa memberi rahmat kepada Muhammad dan seluruh keluarganya.

Di atas mihrab masjid Sunan Kudus terdapat sebuah lempengan batu dengan tulisan berhuruf dan berbahasa Arab. Tulisan tersebut terdiri dari lima baris dan ditulis dengan huruf dan berbahasa Arab gaya *tsuluts* yang terletak di pengimaman masjid. Batu itu berperisai, dan ukuran perisai tersebut adalah panjang 46 cm dan lebar 30 cm. Konon batu tersebut berasal dari Baitulmakdis (Al Quds) di Yerussalem-Palestina. Dari kata Baitulmakdis itulah muncul nama *kudus* yang artinya suci, sehingga masjid tersebut dinamakan Masjid Kudus dan kotanya dinamakan Kota Kudus.

### **2.5. Perkampungan Arab di Jepara, Jawa Tengah**

Permukiman etnis Arab di Jepara, pada periode awal didukung oleh data arkeologi berupa kompleks makam dan Masjid Mantingan dengan tokoh Sultan Hadiri. Pada periode kedua, yaitu pada masa kolonial ditandai dengan adanya tempat tinggal etnis Arab yang menyebar di Kauman, Bangsri, dan sebuah kompleks makam etnis Arab (Ba-Faqih) di Desa Candi Kecamatan Bangsri, Kabupaten Jepara. Selain itu juga terdapat adanya suatu cerita tutur tentang adanya kompleks makam para ' (sayid), yaitu di sebuah lokasi yang sekarang menjadi Taman Kartini.

### **2.6. Kampung Arab di Tuban, Jawa Timur**

Permukiman Etnis Arab di Tuban Jawa Timur terdiri dari Dua wilayah Kelurahan, yaitu Kelurahan Kutorejo dan Kelurahan Sidomulyo. Di wilayah tersebut terdapat berbagai tinggalan artefaktual yang mengindikasikan adanya aktivitas masyarakat pada saat awal terdapatnya etnis Arab. Adapun obyek-arkeologis yang merupakan pendukung utama tentang keberadaan perkampungan Arab di wilayah tersebut adalah data artefaktual, yaitu data fisik yang bersifat monumental, berupa bangunan makam dan sejumlah data artefak yang bersifat moveable. Kampung Arab di Tuban, keberadaannya dapat diketahui melalui eksistensi masyarakat etnis Arab yang membaaur dengan pribumi dalam suatu perkampungan, yaitu di dua wilayah kelurahan, namun menempati lokasi yang tidak berjauhan, yaitu di sekitar jalan Pemuda Kota Tuban.

## 2.7. Permukiman Etnis Arab di Gresik, Jawa Timur

Permukiman Etnis Arab di Gresik Jawa Timur meliputi beberapa lokasi yang dicurigai sebagai tempat sisa aktivitas masyarakat etnis Arab di masa lalu yang tersebar di tiga wilayah, yaitu Kelurahan Gapuro Sukolilo, Kecamatan Gresik, Desa Leran, Kecamatan Manyar, dan Desa Srowo, Kabupaten Dedayu. Di wilayah tersebut terdapat berbagai tinggalan artefaktual yang mengindikasikan adanya aktivitas masyarakat pada saat awal terdapatnya etnis Arab, kecuali di Desa, Srowo, Kecamatan Sedayu yang sudah tidak bisa di lacak tinggalan arkeologinya. Adapun obyek arkeologis yang merupakan pendukung utama tentang keberadaan perkampungan Arab di wilayah tersebut adalah data artefaktual, yaitu data fisik yang bersifat monumental, berupa bangunan makam, masjid inskripsi dan sejumlah data artefak yang bersifat *moveable*.

Inskripsi Makam Fatimah binti Maimun ini ada dua, salah satunya disimpan di Museum Sunan Giri di Gresik. Nisan lainnya disimpan di Museum Trowulan, Trowulan, Mojokerto. Khusus untuk nisan yang ada di Museum Sunan Giri keadaannya telah sangat aus, sehingga sulit diidentifikasi lagi. Terlebih lagi nisan tersebut telah pecah menjadi dua bagian. Dengan demikian sulit diketahui lagi isinya. Nisan tersebut dibuat dari batu dan berukuran panjang 120 cm, lebar 54 cm, dan tebal 9 cm. Meskipun demikian terdapat beberapa hal yang bisa diketahui, yaitu:

- Gaya huruf yang digunakan adalah kufi
- Paling tidak terdapat 5 baris tulisan
- Di bagian bawah terdapat hiasan yang sekarang tidak jelas lagi

Satu nisan lagi yang beriskripsi huruf Arab dengan gaya *khufi*, saat ini tersimpan di Museum Trowulan Mojokerto, Jawa Timur. Inskripsi pada nisan tersebut adalah

بسم الله الرحمن الرحيم  
كل من عليها فان ويبقى وجه ربك  
ذوالجلال والاکرام هذا قبر الشهيدة  
فاطمة بنت ميمون بن  
حباط الله توفيت  
في يوم الجمعة ( ..... ) من رجب  
في سنة خمسة وتسعين واربع مائة الى رحمة  
الله ( ..... ) صدق الله العظيم ورسوله الكريم

Situs Kampung Arab di Gresik, terletak di Kelurahan Gapura Sukolilo, Kecamatan Gresik. Situs ini merupakan kampung, tempat orang-orang Arab bermukim. Di kampung ini banyak ditemukan bangunan-bangunan kuna, baik yang bertingkat maupun yang tidak

bertingkat. Secara administratif Kampung Arab di Gresik berbatasan dengan beberapa jalan: sebelah utara: Jl. Setiabudi, sebelah timur: Jl. KH. Zubair, sebelah selatan: merupakan pertemuan antara Jl. KH. Zubair dengan Jl. Malik Ibrahim, sebelah barat Jl. Malik Ibrahim

### **2.8. Kampung Arab di Surabaya, Jawa Timur**

Data arkeologi berupa makam-makam kuno, masjid kuno, prasasti, dan naskah kuno di perkampungan Arab di Surabaya memberikan gambaran bahwa etnis Arab benar-benar telah eksis di Surabaya dengan berbagai aktivitas sehingga terbentuk suatu permukiman yang dikenal dengan sebutan Kampung Arab.

Tidak dapat dipastikan bahwa, sejak kapan orang-orang Arab mulai menetap di Surabaya. Keberadaan masyarakat Arab di Surabaya sering dikait-kaitkan dengan proses penyebaran agama Islam di kawasan ini. Rata-rata orang Arab yang menetap di kota Surabaya pada awalnya adalah pedagang. Proses islamisasi di kawasan ini tidak bisa dipisahkan dengan kedatangan orang-orang Arab yang berprofesi sebagai pedagang.

Orang-orang Arab yang sekarang bermukim di Surabaya dan di Indonesia pada umumnya mayoritas berasal dari Hadramaut, dan hanya sedikit yang berasal dari Hijaz, Mesir, atau dari negeri Arab yang lain. Migrasi orang-orang Hadramaut mengalami peningkatan sejak abad ke-19. Keturunan campuran Arab di Surabaya merupakan orang-orang yang mempertahankan identitas Arabnya. Sebagian besar dari mereka tidak hanya berbicara dengan bahasa Arab, melainkan juga menunjukkan bahwa dirinya bukan Bumiputra.

Orang-orang Arab di Surabaya secara kultural cukup mendapatkan legitimasi karena keberadaan makam Sunan Ampel. Sebagian besar masyarakat Surabaya percaya bahwa pendiri kota ini adalah Sunan Ampel, yang sekaligus merupakan pelopor penyiaran agama Islam di kawasan tersebut. Hampir semua pendatang dari Arab ke Surabaya, pada awalnya menetap di kawasan makam Sunan Ampel. Legitimasi kultural pemukiman masyarakat Arab tersebut kemudian dijadikan landasan bagi pemerintah kolonial untuk membakukan kawasan tersebut menjadi pemukiman Arab, yang kemudian dikenal dengan sebutan Kampung Arab.

### **2.9. Kampung Arab di Banyuwangi, Jawa Timur**

Asal-usul keberadaan etnis Arab di Banyuwangi berada di wilayah Lateng, Lateng adalah sebuah kelurahan di wilayah Kecamatan Banyuwangi bagian timur laut, Kabupaten Banyuwangi, Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kelurahan ini disebut pula sebagai Kampung Arab karena banyak dihuni oleh pendatang Arab

Namun, setelah Indonesia menjadi Republik, Daerah Kampung Arab berganti nama menjadi wilayah Kebun Jeruk. Pada awalnya daerah Lateng termasuk dalam kawasan daerah Mandar. Yakni dari wilayah Mandar (saat ini) hingga wilayah Tanjung. Kemudian kawasan ini dibagi menjadi tiga, satu diantaranya ialah daerah bernama Lateng dengan wilayah



dari Grobogan sampai wilayah Sukowidi. Kampung Arab di Banyuwangi ini didukung dengan adanya kompleks makam Arab yang terletak di Kelurahan Lateng, Kecamatan Kota Banyuwangi, Kabupaten Banyuwangi, yaitu berada di tepi jalan Raya, Jalan Jenderal Basuki Rahmat No. 98, Keramat Banyuwangi Jawa Timur, kemudian rumah tinggal dan naskah kuno yang sudah berpindah tangan (terjual) dari tangan kolektor.

### **2.10. Kampung Arab di Pasuruan**

Permukiman etnis Arab di Pasuruan terdapat di dua wilayah, yaitu di wilayah Bangil dan wilayah Pasuruan, yang didukung dengan toponim Kampung Arab, makam dan rumah tinggal.

Pasuruan merupakan salah satu kota terpenting di Jawa Timur karena letaknya yang berada di kawasan tapal kuda. Sebagian masyarakatnya pun bekerja sebagai nelayan, di samping sebagai pedagang dan usaha jasa. Letaknya yang berada di pesisir laut Jawa menjadikan kota Pasuruan berkembang menjadi kawasan yang strategis untuk bongkar-muat serta keluar-masuk barang untuk di distribusikan ke kota-kota lain di Jawa Timur. Tak heran jika kota Pasuruan sejak berdirinya kemudian berkembang menjadi kota perdagangan yang strategis. Hingga tercatat dalam sejarah bahwa kota Pasuruan menjadi kota tujuan dan persinggahan utama para pengelana dan saudagar dari dalam dan luar negeri. Hal terpenting dalam proses tersebut adalah masuknya para saudagar, pengelana dan pendatang yang berasal dari Cina dan Arab untuk singgah dan kemudian menetap di kota Pasuruan

Adapun masyarakat Arab, selain mereka bertujuan berdagang mereka menggeser posisi mereka menjadi kelompok masyarakat agamawan (ulama), karena selain misi dagang, mereka juga membawa misi dakwah Islam. Bahkan peran yang kedua ini justru mendominasi peran-peran mereka yang lain. Dengan peran sosial-keagamaan yang mereka emban ini kemudian membawa mereka pada lapisan sosial tertinggi dalam struktur sosial masyarakat kota Pasuruan karena respon dan antusiasme masyarakat kota Pasuruan yang begitu kuat terhadap misi yang mereka emban sebagai pembawa doktrin Islam dan falsafah hidup bagi mereka. Para pendatang dari etnis Arab pun semakin kerap melakukan peran-peran sosial dalam masyarakat sebagai kelompok ulama.

## **3. Etnis Arab dan Tinggalan Arkeologis di Beberapa Kota di Jawa**

Bangsa Arab merupakan bangsa yang sejak lama telah dikenal sebagai bangsa yang telah berhasil dalam mempengaruhi bangsa lain. Hal ini terbukti dengan berhasilnya Islam di Nusantara yang telah disebarkan oleh mereka, dengan memanfaatkan perdagangan sebagai strategi dalam penyebaran Islam di Nusantara (Ambar, 1998: 55).

Hubungan antara Timur Tengah dengan Asia Tenggara sudah sejak lama. Hubungan itu dalam bentuk perdagangan yang ramai antara keduanya melalui pelayaran laut (Tim Peneliti dan Penyusun Sejarah Sunan Drajat, 1998:9). Bangsa-bangsa Timur Tengah

juga telah mengadakan hubungan perdagangan ke Asia Timur hingga ke Cina (van Leur, 1983:111). Jalur perdagangan antara Arab dan Cina tentunya melalui perairan Nusantara yang telah ramai perdagangannya. Misalnya Aceh yang telah mengekspor komoditi antara lain candu, lada, emas, gajah dan gadingnya, minyak, kayu gaharu, dan lain-lain (Schrieke, 1957:248).

Hal tersebut menunjukkan bahwa antara Arab dengan Asia Tenggara telah terjalin hubungan dagang sejak lama. Barang dagangan dari wilayah ini bukan hanya sampai ke Timur Tengah saja, tetapi diteruskan ke Eropa lewat laut Tengah. Gresik merupakan salah satu kota pantai utara Pulau Jawa yang terbentuk dan berkembang menjadi suatu kota yang multi etnis. Secara historis, Gresik merupakan kota Bandar perdagangan besar dan kota pelabuhan pertama di Jawa Timur. Sebagai kota pelabuhan, berarti memiliki peran yang cukup penting dalam rute perdagangan Internasional dan penyebaran agama Islam. Syekh Maulana Malik Ibrahim, ulama penyebar agama Islam di Jawa yang merupakan kebanggaan para penguasa pada zaman Majapahit, sehingga beliau diangkat sebagai syah bandar pertama di Gresik dan diberi tanah kekuasaan di Desa Gapuro (dekat pelabuhan Gresik), yang kini dikenal sebagai batas wilayah Desa Gapurosukolilo dan terletak di pusat kota Gresik (Gresik kota lama). Kini wilayah itu adalah salah satu kampung tua di Gresik dan disebut Kampung Arab Malik Ibrahim.

Berkembangnya Islam di Jawa tidak dapat terlepas dari keberadaan bangsa Arab, karena Islam telah terlahir di negeri Arab kemudian berkembang ke berbagai pelosok dunia, termasuk di nusantara dan khususnya di Jawa. Sehingga dapat diketahui bahwa budaya Arab telah berpengaruh kepada budaya dimana bangsa Arab berada. Hal tersebut dapat diketahui melalui keberadaan komunitas Arab dalam suatu wilayah yang sering dikenal dengan nama kampung Arab beserta tinggalan-tinggalan arkeologis berupa masjid, tempat tinggal, toponim, makam, inskripsi, maupun naskah.

Keberadaan masyarakat Arab di beberapa kota sering dikait-kaitkan dengan proses penyebaran agama Islam di Nusantara yang berlangsung sejak abad ke-13 M. Padahal munculnya komunitas Arab di Nusantara tidak melulu terkait dengan proses islamisasi. Bisa jadi faktor ekonomi lebih mengemuka dibandingkan dengan faktor keagamaan.

Selain hubungan dagang, hubungan budaya juga terjalin antara Timur Tengah dengan Asia Tenggara, misalnya dalam bidang tulisan dan bahasa, politik, sosial, ekonomi, seni, arsitektur, dan agama. Dibidang tulisan dan bahasa Arab nampak sekali pada nisan-nisan di makam orang islam, bahkan gaya tulisannya sudah mengandung gaya tulisan yang tinggi, seperti tulisan (khat) gaya kufi, sebagaimana yang terpahat pada batu nisan Fatimah binti Maimun berangka tahun 495 H atau 1102 M dan gaya tulisan (*khath*) *tsuluts* pada makam Maulana Malik Ibrahim di Gresik Jawa Timur (Masyhudi, 2013).

Dalam perkembangannya, setelah penggunaan tulisan dan huruf Arab meluas, maka Bahasa Melayu kemudian ditulis dengan huruf Arab, yang dikenal dengan tulisan Jawa Pegon atau tulisan Jawi. Pada kurun waktu kemudian perkembangan tulisan Arab menjadi tergeser oleh tulisan latin menyusul penguasaan bangsa-bangsa Eropa di Nusantara. Pergeseran itu nampak sekali terjadi sejak abad ke-19 M. Namun demikian dalam tingkat lokal, bahasa dan tulisan Arab masih menjadi acuan penting bagi pesantren-pesantren untuk mempelajari agama Islam. Pengaruh tulisan Arab ditandai dengan berkembangnya seni kaligrafi pada beberapa media, diantaranya makam, masjid dan naskah-naskah kuno (Tim Peneliti dan Penyusun Sejarah Sunan Drajat, 1998:13).

Di Semarang, kampung Arab terbentuk sejak akhir abad ke-18 M. Hal ini didukung oleh adanya temuan majid kuna di kampung Arab dan sejumlah naskah kuno dan toponim Kampung Arab di Jalan Layur Semarang. Di antara naskah-naskah kuna menyebutkan bahwa Kitab atau naskah ini milik masjidnya orang-orang Arab di Semarang.(Masyhudi, 2009: 31)

Balai Arkeologi Yogyakarta, pada tahun 2010 telah melakukan penelitian tentang permukiman etnis Arab di Kudus dan Jepara Jawa Tengah. Hasilnya menunjukkan bahwa di wilayah tersebut telah terjadi dua periode kedatangan etnis Arab, yaitu periode awal berkembangnya Islam di wilayah tersebut pada sekitar abad ke-16 M yang didukung dengan adanya inskripsi atau prasasti berhuruf dan berbahasa Arab di Masjidil-Aqsha di Kudus. Kemudian pada periode kedua, yaitu pada masa kolonial (Belanda), pada abad ke-19 M yang didukung dengan tempat tinggal etnis Arab yang sebgaaian besar berada di daerah Demakan Kudus. Selain itu juga didukung dengan adanya kompleks makam etnis Arab di jalan Kyai Asnawi Kudus. Secara Geografis permukiman etnis Arab di Kudus terdapat batas yang memisahkan antara etnis Arab pada periode awal dan etnis Arab pada masa kolonial Demikian halnya di Jepara, Jawa Tengah, terdapat dua periode kedatangan, yaitu period awal, pada masa Sultan Hadiri dan periode kolonial yang didukung dengan adanya kompleks makam di daerah Bangsri, Jepara, Jawa Tengah (Masyhudi, 2012:110).

Permukiman etnis Arab di Tuban, Jawa Timur didukung oleh tinggalan-tinggalan monumental, yaitu makam-makam etnis Arab di kompleks makam Bonang, keramik-keramik asing yang berhuruf dan berbahasa arab serta keramik berhuruf Arab dengan bahasa Melayu, bangunan rumah tinggal etnis Arab (masa kolonial) dan kompleks makam Arab pada abad -19 M (Masyhudi, 2012).

Data tersebut menunjukkan bahwa permukiman etnis Arab di Tuban, Jawa Timur terjadi dua periode. Periode awal, sejak awal berkembang Islam di daerah tersebut, pada abad 16 M dan periode kedua, yaitu pada masa kolonial abad 19 M. Permukiman etnis Arab di Tuban pada periode awal didukung oleh sejumlah data arkeologi berupa makam dan keramik *china* berhuruf Arab di kompleks makam Sunan Bonang, sedangkan pada

periode kedua, yaitu pada masa kolonial yang didukung dengan tempat tinggal etnis Arab yang sebagian besar menempati dua wilayah kelurahan, yaitu Kelurahan Kutorejo dan Kelurahan Sidomulyo dan mereka bermukim secara mengelompok di sekitar Jalan Pemuda Kota Tuban. Selain itu juga terdapat kompleks makam etnis Arab yang menjadi satu dengan makam pribumi.

Di Jawa Timur, keberadaan permukiman etnis Arab tidak terlepas dari tokoh-tokoh awal perkembangan Islam di Jawa yang didukung peninggalan peninggalan artefaktual yang monumental, yaitu makam, inskripsi berhuruf dan berbahasa Arab, masjid, toponim (kampung Arab), dan rumah tinggal.

Pada Periode awal, yaitu pada akhir abad ke-11 M sampai dengan awal abad ke-12 M, dengan tokoh utama Fatimah Binti Maemun yang didukung dengan inskripsi pada nisan makam di Leran, Kecamatan Manyar, Kabupaten Surabaya yang berangka tahun 495 Hijriyah atau tahun 1102 M. jumlah etnis Arab populasinya masih sedikit, sehingga datanya pun tidak banyak ditemukan, yang ditemukan hanyalah makan dan inskripsi. Pada periode ke dua, yaitu pada masa Maulana Malik Ibrahim, pada akahir abad ke-14 hingga awal abad ke-15 M yang didukung dengan telah ditemukan makam, inskripsi yang berisi kutipan ayat-ayat Al-Qur'an, nama Malik Ibrahim, hari, tanggal dan tahun wafatnya di Desa Gapuro serta bangunan masjid di Desa Leran, Kecamatan Manyar yang kini telah direhab total. Kemudian pada masa berikutnya, permukiman etnis Arab pada periode ketiga didukung dengan temuan makam di kompleks makam Sumur Songo, masjid, inskripsi, rumah tinggal dan toponim yang kini berada di Kelurahan Gapura Sukolilo, Kecamatan Gresik dan di tempat inilah merupakan kampung, tempat orang-orang Arab bermukim (Masyhudi, 2013: 26).

Di Surabaya terdapat suatu permukiman etnis Arab, yaitu menempati wilayah di bagian timur-laut Kota Surabaya, atau di sekitar masjid besar Ampel (van den Berg, 1889:107). Kampung Arab di Surabaya ini, telah dimanfaatkan sebagai tempat permukiman, tempat ibadah (masjid), makam, pertokoan, pasar, sekolah (sarana pendidikan), rumah sakit, hotel, warung, dan perkantoran.

Kemudian mengenai perkampungan Arab di Banyuwangi didukung dengan adanya komunitas etnis Arab yang sejak dulu menempati suatu wilayah di Banyuwangi, yaitu berada di wilayah Lateng, Lateng adalah sebuah kelurahan di wilayah Kecamatan Banyuwangi bagian timur laut, Kabupaten Banyuwangi. Kelurahan ini disebut pula sebagai Kampung Arab karena banyak dihuni oleh pendatang Arab

Namun, setelah Indonesia menjadi Republik, Daerah Kampung Arab berganti nama menjadi wilayah Kebun Jeruk. Pada awalnya daerah Lateng termasuk dalam kawasan daerah Mandar. Yakni dari wilayah Mandar (saat ini) hingga wilayah Tanjung. Kemudian kawasan ini dibagi menjadi tiga, satu diantaranya ialah daerah bernama Lateng dengan wilayah dari

Grobokan sampai wilayah Sukowidi. Bangunan monumental terkait dengan permukiman etnis Arab di Banyuwangi antara lain makam kuno Syekh Abdurrahim, yang dikenal oleh sebagian besar masyarakat di Banyuwangi dan sekitarnya dengan sebutan Datuk Brahim, dan bangunan rumah tinggal. Satu pendukung permukiman etnis Arab di Banyuwangi ini adalah adanya naskah kuno berhuruf ban berbahasa Arab dengan muatan al-Qur'an. Pada beberapa bagian tertulis nama pemilik naskah, penulis naskah dan tahun selesainya penulisan naskah. Namun naskah tersebut telah tidak lagi berada di tempat karena sudah laku terjual. Konon, menurut pengakuan kolektor sekarang sudah berada di Kalimantan.

#### **4. Penutup**

Etnis Arab di beberapa kota di Jawa rata-rata menempati suatu lokasi atau kota yang letaknya strategis untuk kepentingan usaha dagang mereka terutama untuk bongkar muat serta keluar-masuk barang untuk di distribusikan ke kota-kota lain di Jawa. Tak heran jika beberapa kota yang dijadikan sebagai tempat permukiman etnis tersebut berkembang menjadi kota perdagangan yang kuat. Hingga tercatat dalam sejarah bahwa suatu kota yang dijadikan sebagai tujuan dan persinggahan utama para pengelana dan saudagar dari dalam dan luar negeri tersebut termasuk para saudagar, pengelana yang berasal dari Arab, untuk singgah dan kemudian menetap di suatu kota.

Masyarakat Arab, selain mereka bertujuan berdagang mereka menggeser posisi mereka menjadi kelompok masyarakat agamawan (ulama), karena selain misi dagang, mereka juga membawa misi dakwah Islam. Bahkan peran yang kedua ini justru mendominasi peran-peran mereka yang lain. Dengan peran sosial-keagamaan yang mereka emban ini kemudian membawa mereka pada lapisan sosial tertinggi dalam struktur sosial masyarakat kota Pasuruan karena respon dan antusiasme masyarakat kota Pasuruan yang begitu kuat terhadap misi yang mereka emban sebagai pembawa doktrin Islam dan falsafah hidup bagi mereka. Para pendatang dari etnis Arab pun semakin kerap melakukan peran-peran sosial dalam masyarakat sebagai kelompok ulama.

Bukti-bukti arkeologis yang menggambarkan tentang adanya etnis Arab di beberapa kota di Jawa adalah sejak hadirnya tokoh Islam pertama di Jawa bahkan di Nusantara, yaitu Fatimah binti Maemun yang dimakamkan di Loran Gresik Jawa Timur. Kemudian dalam perkembangannya etnis Arab kembali hadir pada masa para wali yang berperan dalam penyebaran Islam di Jawa. Pada tahap berikutnya etnis Arab kembali hadir pada masa kolonial, yaitu pada abad ke-18-20 M.



## Daftar Pustaka

- Ambari, Hasan Muarif. 1991. Makam-Makam Kesultanan dan Para Wali Penyebar Islam di Pulau Jawa, dalam *Aspek-Aspek Arkeologi Indonesia*, No. 12. Jakarta: Puslit Arkenas
- . 1998. *Menemukan Peradaban, Arkeologi dan Islam di Indonesia*. Jakarta: Puslit Arkenas
- Anonim. 1992. *50 Tahun Lembaga Purbakala dan Peninggalan Nasional*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- van den Berg, 1989. *Le Hadramaut et les Colonies Arabes Dans L'Archipel Indien*, Impr, du Gouvernment, Harvard University, Edisi terjemahan bahasa Indonesia, diterbitkan oleh Indonesian Netherlands Cooperation in Islamic Studies, INIS.
- Castles, Lance. 1982. *Tingkah Laku Agama, Politik, dan Ekonomi di Jawa: Industri Rokok*, Kudus. Jakarta.
- Kartodirdjo, Sartono, Marwati Djoened Poesponegoro, dan Nugroho Notosusanto (1975) *Sejarah Nasional Indonesia*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- . 1987. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru, 1500-1900, Dari Emporium sampai Imperium*. Jakarta: Gramedia.
- van Leur, J. C. 1955. *Indonesian Trade and Society*. Den Haag: van Hoeve.
- Masyhudi. 2007. Keberadaan Kampung Arab di beberapa Kota di Jawa Tengah Tahap I, Laporan Penelitian Arkeologi. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.
- . 2008. Pola Perkampungan Arab di beberapa Kota di Jawa Tengah Tahap I, Laporan Penelitian Arkeologi. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.
- . 2009. Permukiman etnis Arab di Semarang dan Surakarta, Jawa Tengah, Laporan Penelitian Arkeologi. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.
- . 2010. Permukiman Etnis Arab di Kudus dan Jepara Jawa Tengah, Laporan Penelitian Arkeologi. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.
- . 2012. Permukiman etnis Arab di Tuban Jawa Timur, Laporan Penelitian Arkeologi. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.
- . 2012. Permukiman Etnis Arab di Kudus dan Jepara Jawa Tengah, *Berita Penelitian Arkeologi*. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.
- . 2013. Permukiman etnis Arab di Surabaya Jawa Timur, Laporan Penelitian Arkeologi. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.
- Sajid, 1984, *Babad Sala*. Mangkunegaran, Solo: Rekso Pustoko.
- Schrieke, B. 1957. *Indonesian Sociological Studies: ruler and realm in early Java*. The Hague: W. van Hove Ltd.

**Masyhudi**  
Balai Arkeologi Daerah Istimewa Yogyakarta  
masyhudi.balaryk@gmail.com

# Pelabuhan Sungai Kota Kapur di Masa Lampau

Bambang Budi Utomo

## **Abstract**

*This paper is a study on Maritime Archaeology in a site that has been known since the end of 19th century. The site of Kota Kapur is famous for the discovery of an obelisk-shaped inscription dated 28th April 636 and a torso of Vishnu statue that dates back to 6th – 7th century CE. Both ancient cultural remains were found in their contexts within an earthen rampart/fortress. Based on its location, surely this site does not stand alone; there must have been other remains with related functions. For this study, an environmental approach through surveys and excavations were carried out inside and outside the fortress. Human adaptation and environment approaches were employed to explain the ancient settlement within the earthen rampart and its accessibility to the outside world, as well as to describe what kinds of natural resources that were utilized by the inhabitants of Kota Kapur in the past. The settlement at Kota Kapur in the olden days was a habitation place within an earthen rampart, where the inhabitants mined tin ores. The tin is assumed to be exported outside Kota Kapur from a river port by the bank of Menduk River outside the earthen rampart.*

**Keywords:** earthen rampart, settlement, tin, port

**Kata kunci:** benteng tanah, pemukiman, timah, pelabuhan

## **1. Pendahuluan**

Situs Kota Kapur pertama kalinya dikenal sebagai sebuah situs dengan tinggalan budayanya berupa sebuah prasasti yang berbentuk tugu batu bertarih 28 April 686 dan dikeluarkan oleh penguasa Kedatuan Śrīwijaya. Dari ini prasasti tersebut diketahui bahwa di Kota Kapur sebelum kedatangan Śrīwijaya telah ada kelompok masyarakat yang bermukim disitu. Kelompok masyarakat ini diduga menganut ajaran Hindu aliran Waiṣṇawa, terbukti dari ditemukannya beberapa buah arca Wiṣṇu yang berdasarkan langgamnya berasal dari sekitar abad ke-5-6 M (berlanggam pre-Angkor).

Balatentara Śrīwijaya datang menyerang Kota Kapur dari Palembang melalui Sungai Musi, menyeberang Selat Bangka, dan masuk ke Sungai Menduk di Pulau Bangka di daerah Kota Kapur. Mereka dikatakan dari Palembang sebagai pusat pemerintahannya yang didirikan pada 16 Juni 682. Setelah menyerang Kota Kapur, balatentara Śrīwijaya kemudian melanjutkan penyerbuannya ke bhūmi jāwa sebagaimana disebutkan di dalam prasasti. Dari informasi ini tampak bahwa balatentara Śrīwijaya tiba dan berangkat dari Kota Kapur melalui sebuah pelabuhan. Dan pelabuhan yang dimaksud diduga merupakan pelabuhan sungai yang ada di tepi Sungai Menduk.

Pelabuhan Kota Kapur mengambil lokasi di tepi Sungai Menduk agak jauh sekitar 3 km dari muara sungai di Selat Bangka. Dengan demikian secara teoritis lokasinya sebagai sebuah pelabuhan sangat ideal, terlindung dari angin dan arus selat yang kuat, serta berair tenang (Sungai Menduk berair tenang) karena terlindung dari hutan bakau yang banyak terdapat di tepiannya. Dugaan ini perlu dikonfirmasi melalui kajian arkeologi maritim di lapangan dan konteksnya dengan benteng tanah Kota Kapur.

Ramai tidaknya sebuah pelabuhan dapat tergantung dari berbagai faktor, di antaranya yang terpenting adalah faktor ekologi sebagai faktor determinan. Sebuah pelabuhan yang baik adalah tempat dimana kapal dapat berlabuh dengan aman, terlindung dari ombak yang besar, angin, dan arus yang kuat (Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto 2009, 141). Tempat yang paling ideal bagi sebuah pelabuhan adalah di sebatang sungai, agak jauh ke dalam. Akan tetapi lebar dan kedalaman sungai membatasi perkembangan pelabuhan bersangkutan. Pelabuhan Śriwijaya yang letaknya di kota Palembang sekarang merupakan sebuah pelabuhan sungai yang ideal. Sungai Musi yang lebar dan dalam serta agak jauh dari laut, menjadikan kota Śriwijaya terus berkembang hingga sekarang menjadi kota Palembang. Lain halnya dengan pelabuhan Kota Kapur. Letaknya memang tidak jauh dari muara sungai, tetapi lebar dan kedalaman Sungai Menduk (pada masa sekarang) kurang memenuhi syarat untuk dapat berkembang menjadi sebuah kota seperti Palembang.

Situs Kota Kapur mempunyai kontur tanah yang bergelombang lemah. Sebagian merupakan perbukitan, dan sebagian lagi merupakan rawa-rawa dengan vegetasi tanaman bakau terutama di tepian Sungai Menduk mulai dari hilir hingga muara di Selat Bangka. Di daerah kaki perbukitan, di lembah di antara Bukit Besar dan bukit Kota Kapur banyak terdapat lubang bekas galian penambangan timah penduduk. Dulunya merupakan areal penambangan resmi pemerintah kolonial. Karena dipandang sudah tidak ekonomis lagi, penambangan tersebut dilanjutkan oleh penduduk secara sembarangan. Akibatnya lingkungan menjadi rusak.

Kalau dilihat dari kondisi geografis Kota Kapur, secara teoritis pemukiman disini pernah mengalami masa kejayaan. Penduduk telah mengadakan kontak dengan daerah lain di luar Bangka, khususnya di luar Kota Kapur. Tinggalan budaya masa lampau yang berupa arca dengan langgam pre-Angkor merupakan buktinya. Boleh jadi penduduk disini juga telah mengadakan kontak dagang dengan India Selatan. Beberapa situs arkeologi di daerah lahan basah di muara Musi, seperti di Situs Air Sugihan yang letaknya agak di seberang Kota Kapur di pesisir timur Sumatra, banyak ditemukan manik-manik batu karnelian. Manik-manik batu ini merupakan komoditi perdagangan dari India Selatan yang ramai diperdagangkan pada sekitar abad ke-5-6 M. Dengan demikian masyarakat di Air Sugihan telah mengenal perdagangan jarak jauh, baik dengan India maupun dengan Tiongkok. Tidak mustahil, kelompok masyarakat di Kota Kapur juga telah mengenal perdagangan jarak jauh, setidaknya-tidaknya dengan Angkor.

Melalui kajian arkeologi maritim penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana posisi pelabuhan Kota Kapur terhadap pemukiman yang terdapat di dalam lingkungan bentengtanah; bagaimana gambaran (rekonstruksi) pelabuhan Sungai Kota Kapur; komoditi perdagangan apa yang dikapalkan melalui pelabuhan sungai di Kota Kapur.

## 2. Kajian Pustaka

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

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

*"Ma-yi-tung (=Bangka) letaknya di sebelah barat Kau-lan (=Belitung) di Laut Selatan. Pulau ini terdiri dari pegunungan yang tinggi dan dataran yang dipisahkan oleh sungai-sungai kecil. Udaranya agak hangat. Penduduk pulau tinggal di kampung-kampung. Laki-laki dan wanita rambutnya diikat, memakai kain panjang dan sarung yang berbeda warnanya. Ladangnya sangat subur dan memproduksi lebih banyak dari negeri lain. Hasil dari pulau ini adalah garam yang dipanen dari air laut yang diuapkan dan arak yang dibuat dari aren. Selain itu, hasil yang diperoleh dari pulau ini adalah katun, lilin kuning, kulit (cangkang) penyusut, buah pinang, dan kain katun (mungkin yang dimaksud adalah kain tenun) yang dihias dengan motif bunga. Barang-barang yang diimport dari tempat lain adalah pot tembaga, besi tuangan, dan kain sutra dari berbagai warna".*

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

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

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

Selanjutnya menurut *Ying-yai Shēng-lan* (=Laporan Umum dari Pantai-pantai Lautan) yang ditulis pada tahun 1416 M oleh Ma-huan, disebutkan:

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

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

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

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



### 3. Metode Penelitian

Arkeologi maritim adalah studi tentang interaksi manusia dengan laut, danau, dan sungai melalui kajian arkeologis atas manifestasi material (dari) budaya maritim, termasuk diantaranya adalah angkutan air (*vessels*), fasilitas-fasilitas di tepian laut, kargo, pemukiman sampai mitologi dan kepercayaan masyarakat bahari. bahkan sisa-sisa manusia (*human remains*). *Nautical Archaeology* lingkupnya hanya berhubungan dengan laut (tanpa sungai dan danau), yang obyek penelitiannya semua aspek tentang kapal karam dan kapal kuno yang belum karam. Pengertian arkeologi maritim jangan dikecohkan dengan arkeologi bawah air (*underwater archaeology*), yaitu upaya memahami (studi) masa lampau melalui tinggalan-tinggalan budaya masa lampau yang ada di bawah air (*submerged remains*) (Delgado 1997: 259-260, 436).



Peta 1. Lokasi Situs Kota Kapur

Sebagaimana telah dijelaskan pada definisi Arkeologi Maritim, maka obyek-obyek tinggalan budaya maritim adalah pelabuhan dengan segala fasilitasnya (gudang dan kantor), dok dan galangan kapal, perahu dan kapal (*vessel*), menara api, pelampung suar (*buoylight*), benteng-benteng laut, bahkan manusianya. Dalam melakukan kajian arkeologi maritim kadang ditemukan artefak yang kita tidak atau belum diketahui fungsinya. Untuk menjawab pertanyaan tentang fungsi suatu benda, maka dilakukan pendekatan etno-arkeologi pada kehidupan masyarakat pantai atau masyarakat pedalaman yang hidup tidak jauh dari sungai/danau.

Dalam usaha menentukan lokasi pelabuhan kuno, model pendekatan yang dilakukan adalah model pendekatan ekologi. Model pendekatan ini biasa dilakukan para arkeolog dalam usaha melihat pola pemukiman dalam sebuah situs. Dalam model pendekatan ekologi, faktor-faktor yang diperhatikan adalah faktor lingkungan sebagai faktor determinan. Dengan memperhatikan keadaan lingkungan alam pada masa sekarang, diharapkan dapat ditarik ke belakang bagaimana situasi lingkungan pada masa itu. Dari sini diharapkan dapat diketahui apa yang menjadi penyebab dipilihnya lokasi tersebut sebagai tempat yang layak untuk sebuah pelabuhan.

Teknik penjaringan data dalam telaah arkeologi maritim ini adalah dengan menggunakan survey dan ekskavasi. Survei arkeologi diperlukan dengan memperhatikan keadaan lingkungan fisik sekitar situs, kontur permukaan tanah, jarak dengan sungai terdekat, serta ketinggian suatu lokasi. Sedangkan ekskavasi arkeologis diperlukan untuk



Peta 2. Situasi Situs Kota Kapur. Membentang di sebelah utara adalah Sungai Menduk (dok. Puslitarkenas 2013)

melihat kronologis suatu tempat secara vertikal. Hubungan antarsitus diperlukan melalui ekskavasi secara horizontal. Hubungan antara tinggalan budaya yang berkenaan dengan pelabuhan dan pemukiman dalam lingkungan benteng tanah.

Survei dan ekskavasi yang dilakukan di daerah rawa-rawa tepian Sungai Menduk diperlukan karena untuk melihat ada tidaknya sisa pemukiman yang dibangun di lahan basah. Survei dan ekskavasi seperti ini pernah dilakukan di lahan basah kawasan pantai timur Sumatra di situs-situs Karangagung Tengah, Air Sugihan, dan Cengal di Kabupaten Ogan Komering Ilir. Dari penelitian di situs-situs tersebut ditemukan sisa pemukiman dari masa sebelum kehadiran Kedātuan Śrīwijaya (sebelum abad ke-7 M).

#### **4. Hasil dan Bahasan**

Situs Kota Kapur selama ini dikenal sebagai sebuah situs tempat ditemukannya sebuah prasasti penaklukan oleh Śrīwijaya atas kelompok masyarakat lokal yang menganut aliran Waiṣṇawa. Pada tanggal 28 April 686 M, dari Kota Kapur balatentara Śrīwijaya melanjutkan ekspansi perluasan wilayahnya ke bhūmi jāwa. Penelitian hanya sampe disitu saja. Berikut ini adalah hasil penelitian mutakhir tentang Kota Kapur dari sisi pemukiman dan kajian arkeologi maritim yang selama ini belum pernah dilakukan.

##### **4.1. Eksploitasi Bangka**

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

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

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

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

Indikator pemakaian logam dasar yang bernama timah sudah lama diketahui dengan bukti berupa artefak logam seperti arca, cermin, mangkuk yang dibuat dari perunggu. Perunggu (CuSn) merupakan logam campuran (*alloy*) yang terdiri dari tembaga (Cu) dan timah (Sn), serta logam lain yang kandungannya kecil seperti seng (Zn) dan timah hitam (Pb). Kerajaan-kerajaan tua di Nusantara seperti Śrīwijaya, Matarām, dan Mālayu (abad ke-7-9 M) banyak menggunakan perunggu sebagai bahan untuk membuat arca, prasasti, dan alat-alat keperluan upacara dan rumah tangga. Dengan demikian, sebelum orang mengenal perunggu tentunya sudah terlebih dahulu mengenal timah dan tembaga sebagai logam dasar.

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

Bangka merupakan pusat industri paling awal dan hasilnya berupa timah adalah milik Kesultanan Palembang-Darussalam. Pada tahun 1722 Belanda membeli timah ini untuk dikirim ke Eropa. Pada masa pemerintahan Sultan Muhammad Bahauddin (1774-1804), Bangka merupakan pemasok timah terbesar di Asia. Teknologi tambang timah yang

dibawa oleh orang-orang Tionghoa perantaraan, membuat produksi timah bertambah tinggi. Penjualan kepada Belanda rata-rata 20.000 pikul/tahun (1 pikul = 62,5 Kg.). Sejalan dengan majunya teknologi tambang dan bertambahnya permintaan pasar, bertambah banyak pula produksi timah dari Bangka. Beberapa kota yang “dibangun” oleh koloni penambang timah, misalnya Muntok (di bagian barat laut Bangka), Sungailiat (di bagian tengah/timurlaut Bangka), dan Toboali<sup>1</sup> (di tenggara Bangka). Kota-kota ini dapat dikatakan merupakan kota tua yang dibangun oleh penambang-penambang Tionghoa. Karena demikian pentingnya hasil timah dan menduduki tempat kedua setelah lada, timah merupakan salah satu penghasil kesultanan. Demikian berharganya hasil tambang ini, banyak penyelundupan timah dilakukan dengan menggunakan perahu-perahu kecil menuju luar wilayah kesultanan dan luar kekuasaan Belanda.

#### **4.2. Hunian dan Pelabuhan Sungai**

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

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

Dataran Kota Kapur yang luasnya sekitar 20 Ha. seolah-olah merupakan semenanjung dengan segentingnya di sebelah selatan (lihat Peta Situasi Kota Kapur). Dataran ini mempunyai ketinggian sekitar +16 meter dpl dengan beberapa tempat yang tingginya +23 Meter, +24 Meter, +28 Meter, dan +32 meter. Di sebelah utara dataran Kota Kapur, terbentang daerah rawa hingga mencapai Sungai Menduk yang membujur dari arah barat ke timur dengan muaranya di Selat Bangka.

Di Desa Kota Kapur, Sungai Menduk yang bersambung dengan Sungai Rukam di sebelah timur merupakan sungai induk yang mengalir di daerah ini. Pada aliran Sungai Menduk terdapat muara dari sungai-sungai kecil di antaranya Air Kupang dan Air Gentong. Air Gentong sendiri merupakan tempat pertemuan dari beberapa anak sungai seperti Air Pancor, Air Kapur, dan Air Rumbia sebelum bermuara ke Sungai Menduk. Pada masa

---

<sup>1</sup> Di Toboali Belanda membangun sebuah benteng yang dibuat dari bata. Letaknya di ujung Toboali menghadap laut (Selat Bangka). Pembinaan benteng ini mungkin dimaksudkan untuk mengawasi jalur masuk Selat Bangka dari arah tenggara (Lampung dan Jawa). Namun sayang tidak diketahui masa pembinaan benteng bata ini.



kini keadaan fisik Sungai Menduk dan sungai-sungai kecil tersebut sudah mengalami banyak perubahan. Perubahan yang terjadi disebabkan oleh alam berupa pendangkalan, penyempitan dan pergeseran aliran sungai akibat laju pengendapan sedimen yang cukup tinggi. Tingginya laju pengendapan sedimen ini disamping disebabkan oleh arus sungai yang tidak kuat dan daerah yang dilaluinya relatif datar (elevasi rendah), juga dikarenakan oleh adanya vegetasi mangrove atau bakau yang tumbuh dan berkembang baik di sepanjang pinggiran aliran sungai maupun di muara Sungai Menduk yang dapat menahan laju aliran sedimen ke laut.

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

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

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

Prasasti Kota Kapur adalah prasasti Śrīwijaya yang pertama kali ditemukan, jauh sebelum Prasasti Kedukan Bukit ditemukan pada 29 November 1920, dan beberapa hari sebelumnya telah ditemukan Prasasti Talang Tuo pada 17 November 1920. Orang yang pertama kali membaca prasasti ini adalah H. Kern, seorang ahli epigrafi bangsa Belanda yang bekerja pada *Bataviaasch Genootschap* di Batavia. Pada mulanya ia menganggap “Śrīwijaya” itu adalah nama seorang raja (Kern 1913, 214). Kemudian atas jasa Coedès, mulailah diketahui bahwa di Sumatra pada abad ke-7 M ada sebuah kerajaan besar bernama Śrīwijaya (Coedès dan L. Ch. Damais 1989, 1-46). Sebuah kerajaan yang cukup kuat yang menguasai bagian barat Nusantara, Semenanjung Tanah Melayu, dan Thailand bagian selatan.

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

Sebagai sebuah tempat yang memiliki sejarah yang cukup panjang, tentu banyak ditemukan tinggalan budayanya, baik yang berupa bangunan, maupun benda-benda hasil budaya. Di samping itu pengaruh budaya lain juga dapat berkembang di sini. Di Kota Kapur selain batu prasasti persumpahan ditemukan juga empat buah arca Wiṣṇu dari batu, runtunan bangunan suci, dan benteng tanah. Ekskavasi yang dilakukan pada salah satu runtunan bangunan berhasil menggali bagian sumuran candi. Di dalam sumuran ini ditemukan setumpuk mangkuk keramik dari masa Dinasti Song (abad ke-12 M). Hal ini menimbulkan pertanyaan, di sebuah bangunan yang konteksnya dengan arca berlanggam pre-Angkor (abad ke-5-6 M) mengapa di dalamnya terdapat tumpukan keramik dari masa yang lebih muda.

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

Pertanggalan lain untuk Situs Kota Kapur, diperoleh dari percontoh arang hasil penyelidikan tahun 1994 oleh sebuah tim dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional/Balai Arkeologi Palembang bekerjasama dengan Ecole Française d'Extrême Orient. Percontoh arang yang ditemukan dari bagian bawah bangunan dan dari lapisan tanah di sekeliling situs kemudian dianalisis di laboratorium. Hasil analisis laboratorium menunjukkan angka tahun 532 M. Angka tahun tersebut sesuai dengan gaya seni arca yang ditemukan di antara runtunan bangunan. Analisis ikonoplastis dari arca Wiṣṇu menunjukkan pertanggalan abad ke-5-6 M (Dalsheimer dan Manguin tt, 14).

Selain arca Wiṣṇu, ditemukan juga sebuah lingga yang bentuk puncak dan badannya bulat telur, dengan garis tengahnya berukuran sekitar 30 cm. Namun bagian bawah lingga sudah hilang (patah). Menurut McKinnon, bentuk lingga yang bulat telur ini diduga berasal dari sekitar abad ke-5-6 M. Dugaannya itu didasarkan atas perbandingan dengan bentuk-bentuk lingga dari India. Adanya lingga yang bentuknya bulat telur dan arca Wiṣṇu dengan bentuk mahkota yang silindris menunjukkan kepada kita bahwa pada sekitar abad ke-5-6 M di Kota Kapur telah ada sekelompok masyarakat yang menganut ajaran Hindu yang memuja Śiwa atau lingga dan yang memuja Wiṣṇu.

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

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

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

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

Data arkeologis yang ditemukan di Situs Kota Kapur, dapat memberikan interpretasi bahwa pada sekitar abad ke-5-6 M di Kota Kapur terdapat sebuah kompleks bangunan suci bagi masyarakat yang menganut ajaran Hindu aliran Waiṣṇawa. Kompleks bangunan tersebut dikelilingi oleh benteng tanah yang panjangnya sekitar 2,5 km dengan ukuran lebar dan tinggi sekitar 4 meter. Tampaknya di beberapa tempat di lingkungan benteng tanah tersebut terdapat hunian kelompok masyarakat pendukung bangunan suci tersebut.

Perbedaan pertanggalan antara prasasti (28 April 686) dan arca (abad ke-5-6 M) dapat dijelaskan bahwa jauh sebelum ditaklukkan oleh Śrīwijaya, Kota Kapur telah dihuni

kelompok masyarakat yang menganut ajaran Hindu. Mungkin karena tempat tersebut dipandang strategis di tepi Selat Bangka, maka Śrīwijaya menaklukkannya terlebih dahulu sebelum menaklukan tempat lain sebagaimana tersirat pada kalimat: *“pemahatannya berlangsung ketika bala tentara Śrīwijaya baru berangkat untuk menyerang bhūmi jāwa yang tidak takluk kepada Śrīwijaya”*.

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

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

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

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

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

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

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

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

Dengan mengambil contoh Situs Kota Kapur, diketahui bahwa bentuk-bentuk permukiman pada kala itu berupa suatu perkampungan yang dikelilingi benteng tanah. Di dalam benteng tanah tersebut berlangsung segala aktivitas kehidupan sehari-hari penduduknya. Model perkampungan/permukiman di dalam benteng tanah sudah umum ditemukan di Sumatra, khususnya di Sumatra Selatan dan Lampung<sup>2</sup>. Pada masa perang antara Kesultanan Palembang-Darussalam dan Kumpeni Belanda, benteng-benteng tanah yang terdapat di sepanjang Selat Bangka sangat berguna untuk menghambat lajunya kapal-kapal Belanda dalam memasuki perairan Selat Bangka dan perairan Musi.

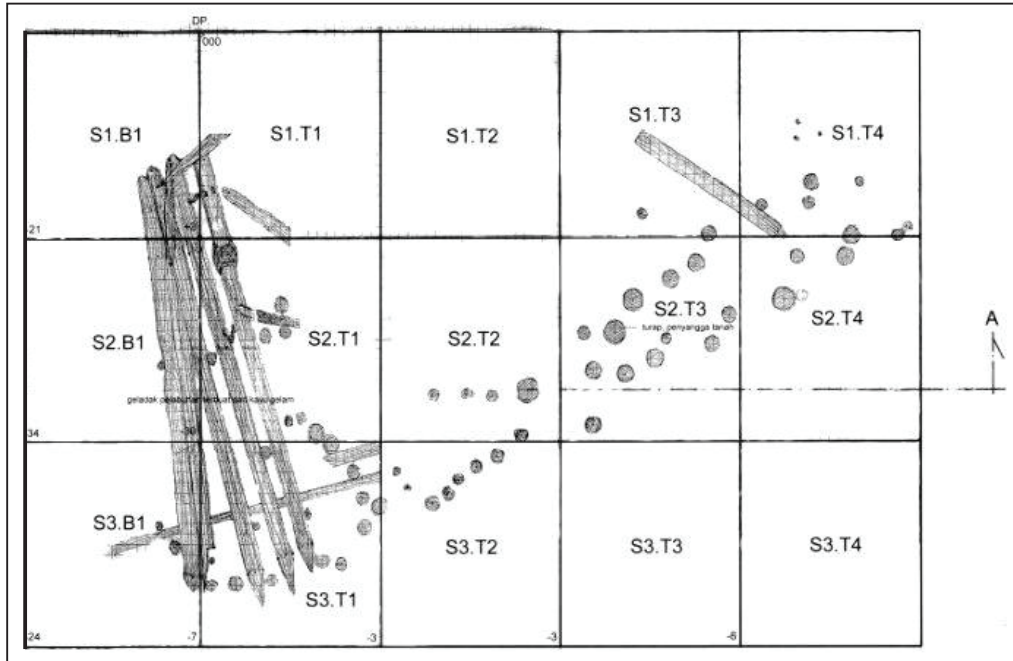
Di sebelah utara Situs Kota Kapur membentang daerah rawa yang ditumbuhi mangrove dan tumbuhan nipah (jenis palma) yang banyak tumbuh di tepian Sungai Menduk. Dari pengamatan ini dapat diduga bahwa Sungai Menduk ketika Situs Kota Kapur masih berfungsi mempunyai ukuran yang lebar dan dalam. Pada saat ini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

---

<sup>2</sup> Gambaran benteng tanah dari Sumatra Selatan dan Lampung biasanya terletak di tepi sungai. Di tempat seperti ini dibuat tembok dari tanah yang diperoleh dari galian sekitarnya. Hasil galian tanah tersebut berfungsi juga sebagai parit keliling benteng. Di luar parit biasanya ditanam rumpun bambu di sepanjang parit keliling. Di dalam benteng tanah terdapat pemukiman yang berupa kampung.



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



Gambar 1 (atas) dan Foto 1 (bawah). Tonggak-tonggak kayu sisa dermaga di tepi Sungai Menduk (dok. Puslitarkenas 2013)

## 5. Penutup

Kota Kapur telah memiliki sejarah kebudayaan yang cukup lama. Berdasarkan bukti-bukti arkeologi dan catatan tertulis yang diwujudkan dalam bentuk prasasti, Kota Kapur telah dihuni sekurang-kurangnya sejak abad ke-7 M. Pada masa itu masyarakat Kota Kapur telah tinggal di dalam lingkungan benteng tanah dan telah mengenal perdagangan jarak jauh.

Hunian di dalam lingkungan benteng tanah menempati lahan yang cukup tinggi, sekitar 5 meter di atas lahan sekitarnya yang berupa rawa-rawa (pada masa sekarang). Tembok benteng tanah memanjang di sebagian barat dataran tinggi, sepanjang sisi selatan, dan berakhir di sebagian sisi timur. Di bagian sisi utara tidak terdapat tembok benteng tanah. Di sekitar “dataran tinggi” Kota Kapur merupakan lahan basah. Khusus di sebelah utaranya, di daerah yang sekarang merupakan rawa, hingga ke Sungai Mendo dulunya merupakan perairan sungai Mendo. Atau dulunya disitu terdapat sebuah teluk yang cukup besar di tepi sebelah timur Selat Bangka. Di teluk yang sekarang sisi selatan Sungai Mendo, pada masa sekurang-kurangnya pada abad ke-7 M terdapat dermaga pelabuhan Kota Kapur.

Sisa dermaga Kota Kapur tidak terlalu besar, sekitar 50 meter persegi. Mungkin sesuai untuk aktivitas pelabuhan pada masa itu. Atau boleh jadi belum ditemukan seluruhnya, dan temuan sisa dermaga itu baru sebagian saja. Jelas bahwa runtuhannya bangunan kayu itu merupakan bekas sebuah bangunan dermaga karena ditopang oleh kayu yang ditancapkan vertikal, dan di kolongnya terdapat banyak pecahan tembikar. Kapal-kapal yang datang darimana pun bersandar di dermaga ini. Kemudian barang-barang bawaan di turunkan dan kemudian dibawa ke pemukiman yang ada di dalam lingkungan benteng tanah.

Bukti-bukti arkeologis yang ditemukan di Situs Kota Kapur menunjukkan masyarakat Kota Kapur telah mengenal perdagangan jarak jauh. Pecahan-pecahan tembikar yang cirinya sama seperti tembikar Oc-Eo dari Khmer (Kamboja) menunjukkan adanya kontak dagang dengan daerah itu. Arca Wiṣṇu yang berlanggam pre-Angkor merupakan indikator bahwa arca tersebut dibawa dari Khmer karena batu untuk membuat arca tersebut tidak ditemukan di Bangka, khususnya di Kota Kapur.

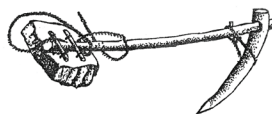
Kemudian, apa yang jadi komoditi penting pada masa itu dari Kota Kapur atau dari Bangka pada umumnya? Pada masa Klasik Indonesia atau kita persempit pada masa Śrīwijaya dan Mdaṅ (Matarām) dari sekitar abad ke-7-9 M, artefak budaya yang populer adalah arca, pernak-pernik upacara, dan beberapa macam alat rumah tangga logam. Arca dan artefak-artefak ini dibuat dari logam perunggu, dan kadang dilapis dengan emas. Sejak masa jauh sebelum kedatangan pengaruh kebudayaan India di Nusāntara, perunggu merupakan logam yang populer untuk dipakai sebagai bahan membuat artefak budaya. Sebut saja misalnya kapak perunggu yang dikenal dengan nama candrasa dan nekara. Perunggu dipakai karena kuat dan mudah dibentuk, sedangkan tembaga terlalu lunak dan besi terlalu keras. Perunggu (CuSn) merupakan logam campuran (*alloy*) yang terdiri dari tembaga (Cu) dan timah (Sn),

serta logam lain yang kandungannya kecil seperti seng (Zn) dan timah hitam (Pb). Pada masa itu di sebelah barat Nusântara penghasil timah hanya di Kepulauan Singkep, Bangka, dan Belitung. Boleh jadi untuk memenuhi “industri” alat-alat upacara dan rumahtangga dari perunggu, timah didatangkan dari Bangka. Timah yang dihasilkan dari Bangka kemudian dipasarkan ke daerah lain, salah satu melalui pelabuhan Kota Kapur.

## Daftar Pustaka

- Cœdès, G. 1989. “Kerajaan Sriwijaya”, dalam *Kedatuan Sriwijaya: Penelitian tentang Sriwijaya* (Seri Terjemahan Arkeologi No. 2). Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Cœdès, G. dan L-Ch. Damais. 1989. *Kedatuan Sriwijaya: Penelitian tentang Sriwijaya*. (Seri Terjemahan Arkeologi No. 2). Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Dalsheimer, Nadine dan P. Y. Manguin. t.t. “Visnu Mitres et Reseaux Marchands en Asie du Sud-East Nouvelles Donnees Archaeologiques sur le I”. *Millenaire APJC*, hlm. 14
- Damais, L-Ch. 1995. “Agama Buddha di Indonesia”, dalam *Epigrafi dan Sejarah Nusantara* (Seri Terjemahan No. 3) hlm. 85-99. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional
- Delgado, James P. 1997. *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, hlm. 259-260 dan 436. London: British Museum Press.
- Groeneveldt, W. P. 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaya Compiled from Chinese Sources*. Djakarta: Bhratara.
- Khoo Kay Kim. 1994. *Taiping Ibukota Perak*. Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia
- Marsden, William. 1966. *The History of Sumatra. Reprint of the third edition introduced by John Bastin*. Kuala Lumpur: Oxford University Press
- Manguin, P. Y. 1984. “Garis Pantai di Selat Bangka: Sebuah bukti baru tentang keadaan yang permanen pada masa sejarah”, dalam *Amerta 8: 17-24*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi.
- Mills, J. V. G. 1970. *Ma Huan. Ying-yai Shêng-lan*. ‘The Overall Survey of the Ocean’s Shore’ (1433). [translated from the Chinese text edited by Feng Ch’eng-Chün with introduction, notes and appendices by JVG Mills]. Cambridge: University Press for the Hakluyt Society.
- Moens, J. L. 1937. “Çrivijaya, Yawa en Kataha”, dalam *TBG 77: 317-487*.
- Poerbatjaraka, R. Ng. 1952. *Riwajat Indonesia I*, Djakarta: Pembangunan
- Poesponegoro, Marwati Djoened dan Nugroho Notokusanto (ed.). 1984. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: P. N. Balai Pustaka.
- Poesponegoro, Marwati Djoened dan Nugroho Notokusanto (ed. Umum). 2009. *Sejarah Nasional Indonesia III* (“Zaman Pertumbuhan dan Perkembangan Kerajaan Islam di Indonesia”). Jakarta: Balai Pustaka.

- Reid, Anthony. 1992. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680, Vol I: Tanah di Bawah Angin*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- . 2004. *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara*. Jakarta: LP3ES
- Stutterheim, W. F. 1937. "Note on a Newly Found Fragment of a Four Armed Figure from Kota Kapur (Bangka)", dalam *Indian Art and Letters Vol. XI No. 2*: 105-111
- Subhadradis Diskul, M. C. (ed.). 1980, *The Art of Srivijaya*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Suleiman, Satyawati. 1980. "The History and Art of Srivijaya", dalam Subhadradis Diskul (ed.) *The Art of Srivijaya* hlm. 1-20, Kuala Lumpur, Paris: OUP Unesco.
- . 1981. *Sculptures of Ancient Sumatra*, Jakarta: Proyek Penelitian Purbakala
- Tim Penelitian Arkeologi Kota Kapur. 1995. *Penelitian Arkeologi di Kota Kapur, Kabupaten Bangka, Propinsi Sumatra Selatan*. (Laporan Sementara, belum diterbitkan).
- Wolters, O. W. 1979. "Studying on Srivijaya", dalam *JMBRAS 52(2)*: 1-32.
- . 1979 "A Note on Sungsang Village at the Estuary of the Musi River in Southeastern Sumatra: A Reconsideration of the Historical Geography of the Palembang Region", dalam *Indonesia 27*: 33-50.



**Bambang Budi Utomo**  
Pusat Penelitian Arkeologi Nasional  
dapuntahiyang@yahoo.com

# Peran dan Aktivitas Pelabuhan di Pedalaman: Studi Kasus di Desa Babakananyar, Kadipaten, Majalengka

Oerip Bramantyo Boedi

## **Abstract**

*Babakananyar village which is located on the bank of the Ci Manukarah river became a connecting area between hinterland and outside world since hundred years ago. Currently there are no more port activities and this place become abandoned. This article examines the roles and activities that happened on this village during the colonial period. Based on artifacts, literatures, and also interview, concluded that Babakananyar had an important role at that time, with lots of social activities. This situation is due to the land clearings to sugar plantation and sugar factory in Liangjulung. These roles and activities had decrease when the Dam of Rentang built.*

**Keywords:** erole, activities, harbor, Babakananyar

**Kata kunci:** peran, aktivitas, pelabuhan, Babakananyar

## **1. Pendahuluan**

Pelabuhan secara harfiah diartikan sebagai tempat berlabuh. Dalam glosarium Biro Pusat Statistik, pelabuhan diartikan sebagai tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Pelabuhan merupakan tempat yang penting dalam kehidupan bangsa Indonesia sejak masa lampau. Indonesia yang merupakan negara kepulauan dan berada di persilangan Asia Timur dan Asia Selatan-Barat merupakan jalur yang penting bagi kegiatan perdagangan dunia pada masa lampau. Pelabuhan menjadi prasarana yang penting dalam kegiatan global, ketika prasarana dan moda alat angkut air dan darat menjadi penopang utama kegiatan tersebut. Jawa sebagai salah satu bagian dari Indonesia memiliki pelabuhan-pelabuhan penting yang berada di daerah pantai utara Pulau Jawa atau biasa disebut pantura. Wilayah pantai atau



peisir menjadi tempat atau pusat berlangsungnya tukar menukar atau keluar masuknya barang perdagangan antara daerah pedalaman dan daerah di luar wilayah (Inagurasi 2016, 119). Dengan demikian dapat dikatakan pelabuhan merupakan tempat bertemunya daerah pedalaman dengan dunia luar dan sebaliknya. Pada masa Hindu-Buddha atau masa klasik, di wilayah Kerajaan Sunda di Jawa bagian barat terdapat pelabuhan-pelabuhan utama. Menurut catatan de Baros pada abad ke-16 pelabuhan-pelabuhan yang dimaksud adalah Cimanuk, Karawang, Tangerang, Cigede, Pontang, dan Banten (Guillot 1992, 15).

Pelabuhan-pelabuhan yang disebut pada bagian sebelumnya merupakan pelabuhan yang berada di tepi pantai dan berfungsi sebagai penghubung antara pedalaman dengan dunia luar. Permasalahan yang terdapat pada masa lampau adalah prasarana transportasi darat yang belum memadai seperti sekarang ini. Jalur darat berupa jalan raya dan kemudian dengan adanya rel kereta api belum tersedia. Jalur transportasi dan distribusi lokal melalui prasarana darat berkembang sejak awal abad ke-19 (Rusyanti 2010, 68). Bagaimana cara menghubungkan pelabuhan di pantai dengan pedalaman? Dalam catatan sejarah pada Masa Klasik, di daerah Majalengka terdapat suatu lokasi yang berfungsi sebagai pelabuhan di daerah pedalaman. Daerah yang dimaksud adalah Karangsambung. Pada waktu Daendels membangun Jalan Raya Pos atau Groote Postweg yang menghubungkan daerah Jawa bagian barat dimulai dari Anyer hingga Panarukan di Jawa bagian timur, Karangsambung juga menjadi lintasan pembangunan jalan raya ini. Fungsi sebagai pelabuhan berjalan hingga pada masa kemudian.

Peran pada Masa Klasik dan dijadikan salah satu rute Jalan Raya Pos serta pada masa kemudian menunjukkan peran yang besar Karangsambung dalam lintasan barang dan manusia pada masa lampau. Sehubungan dengan hal itu, makalah ini ini mengkaji peran dan aktivitas pelabuhan sekaligus fokus penelitian di Karangsambung pada masa lampau. Adapun lokasi pelabuhan yang dimaksud adalah Blok Pasanggrahan. Kelampauan kajian dibatasi pada bagian akhir abad ke-19 sampai dengan Masa Kemerdekaan. Adapun bahan kajian berupa catatan sejarah tulis dan lisan, toponimi, dan tinggalan arkeologis yang terdapat di lokasi penelitian. Metode pemerolehan data dengan melakukan studi pustaka, wawancara dengan narasumber terpilih, dan pengamatan langsung ke lokasi penelitian.

## **2. Peran dan Aktivitas Pelabuhan di Desa Babakananyar, Kadipaten, Majalengka**

Blok Pasanggrahan merupakan bagian dari Kademangan Karangsambung dan berfungsi sebagai pelabuhan pada masa lampau. Pasanggrahan dalam kosa kata Bahasa Sunda berarti tempat singgah untuk sementara waktu. Dalam riwayatnya, tempat ini merupakan tempat singgah dari para pedagang yang membawa barang setelah menyeberangi Ci Manuk. Untuk selanjutnya dibawa ke tempat yang dituju.

Blok Pasanggrahan pada masa kemudian menjadi bagian dari Desa Babakananyar. Desa Babakananyar merupakan desa yang didirikan pada awal abad ke-20. Sejarah Desa Babakananyar tidak dapat dilepaskan dari riwayat desa induknya, yaitu Desa Karangsambung. Desa Karangsambung merupakan desa tertua di antara desa-desa di wilayah Kecamatan Kadipaten. Desa-desa lain, yaitu Desa Babakananyar, Desa Liangjulung, Desa Kadipaten (Jatiraga), dan Desa Pagandon semula merupakan bagian (*cantilan* dalam istilah setempat) dari Pemerintahan Kademangan Karangsambung.

Pada Masa Islam sekitar tahun 1640-an, desa ini didatangi pasukan Mataram Islam di Yogyakarta dan membuka lahan hutan menjadi pemukiman. Pasukan ini merupakan bagian dari pasukan Mataram Islam yang gagal dalam misinya mengusir Belanda dari Batavia. Sultan Agung, Raja Mataram Islam mengancam akan membunuh pasukannya jika gagal perang dari Batavia tanpa membawa kemenangan. Akibatnya, pasukan Mataram saat itu berada pada posisi yang dilematis. Di pihak lawan yang merupakan tentara-tentara Belanda terus mengejar mereka dengan persenjataan lengkap, jika memaksakan pulang ke Mataram sudah pasti ancaman sang raja menjadi kenyataan. Akhirnya mereka memutuskan untuk menetap di hutan belantara agar tidak terdeteksi oleh tentara Belanda. Lambat laun mereka mem-*babak* (membuka) hutan. Pasukan-pasukan Mataram akhirnya memutuskan untuk tidak kembali ke Mataram Islam untuk selamanya, mereka hidup di hutan itu dengan menyimpan rasa takutnya. Komunitas pasukan Mataram Islam lambat laun melahirkan generasi-generasi baru mereka dari hasil pernikahan silang dengan penduduk setempat.

Bermukimnya para pasukan Mataram Islam berpengaruh terhadap penyebaran agama Islam di daerah ini. Penduduk setempat yang semula masih menganut agama lama kemudian sebagian dari mereka menganut agama Islam. Pemeluk Islam pertama kali di daerah ini adalah Mbah Buyut Bungsu yang kelak bernama Mbah Buyut Sawala. Mbah Buyut kelak menjadi tokoh agama yang sangat disegani dan menyebarkan ajaran Islam dengan basisnya di Cipaku. Setelah meninggal, Mbah Buyut Sawala dimakamkan di daerah Kadipaten yang dikenal dengan nama Kompleks Makam Keramat Buyut Sawala. Setelah menjadi permukiman berpenduduk dan beragama Islam maka dibangun prasarana peribadatan berupa masjid. Masjid ini tertua di Kecamatan Kadipaten dan sekarang dinamai Masjid Darussalam ([keckadipaten.weebly.com/desa-babakan-anyar.html](http://keckadipaten.weebly.com/desa-babakan-anyar.html)).

Pada tahun 1903, Babakan Anyar sudah bisa menyelenggarakan pemerintahan sendiri. Daerah ini dipimpin oleh seorang kuwu bernama Sartam (1903 – 1908). Pada mulanya desa ini bernama Babakan Sinom, terdiri atas tiga blok, yaitu Babakan Sinom, Pasanggrahan dan Dayeuh Kolot. Babakan Sinom adalah daratan yang jauh dari Ci Lutung dan Ci Manuk. Sedang Pasanggrahan merupakan permukiman terbesar di Kadipaten pada saat itu. Nama Babakananyar baru dipakai pada waktu Pemerintahan Kuwu Emon (1942 – 1947). Berturut-turut nama kuwu-kuwu yang memerintah adalah sebagai berikut,

Nerman (1908 – 1910); Tirtadiwiry (1910 – 1926); Warsita (1926 – 1942); Emon (1942 – 1947); Wahaab (1947– 1948); Darji (1948 – 1956); E. Sukatma (1956 – 1961); Endo Ruspada (1961 – 1962); S. Abdurochim (1962 – 1970), M. Komar (1970 – 1980); E. Katma (Penjabat 1980 – 1982); A. Wasta (1982 – 1984); A. Rochaman (1984 – 1993); S. Abdurohim (1994- 1995); Ede Sukmana (1995-1998); Adeng Supena (1998-2008); dan Maman Yuskoto (2008 – sekarang).

Sebagai wilayah administratif Desa Babakananyar mempunyai pusat pemerintahan di Blok Babakananyar. Lokasi ini berjarak 5 km dari pusat Kecamatan Kadipaten di Heuleut. Luas wilayahnya mencapai 4,53 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 2.30 jiwa (Anonim, 2016: 3- 4). Wilayah Desa Babakananyar dibatasi oleh wilayah Desa Karangsambung di sebelah utara dan timur, wilayah Desa Kadipaten di sebelah selatan, dan aliran Ci Manuk di sebelah barat. Areal di desa ini dimanfaatkan sebagai areal hunian atau permukiman, sawah, dan juga sebagai tempat usaha.

Pada masa Kerajaan Pakwan Pajajaran, Karangsambung menjadi salah satu titik dalam jalur darat di wilayah kerajaan tersebut. Pada masa itu terdapat dua rute jalan yang berpusat di Pakwan Pajajaran, satu kearah barat dan satu kearah timur. Jalan kearah timur menghubungkan Pakwan Pajajaran dengan Karangsambung. Rute ini melalui Cileungsi dan Ciabrusah, kemudian belok ke arah sampai ke Tanjungpura di tepi Ci Tarum. Dari Tanjungpura melalui Cikao dan Purwakarta, kemudian berakhir di Karangsambung. Rute ini kemudian masih ada sambungannya ke arah timur dan selatan. Ke arah timur sampai ke Cirebon, kemudian berbelok ke selatan lewat Kuningan dan berakhir di Galuh atau kawali. Sementara itu, rute ke arah selatan melalui Sindangkasih dan Talaga, juga berakhir di Galuh atau Kawali (Soejono dan Leirissa 2010, 420).

Pada masa kemudian, pada waktu berkuasa, Herman Willem Daendels membangun jalan raya yang menghubungkan Anyer di Jawa bagian barat sampai dengan Panarukan di Jawa bagian timur. Rute yang melalui bagian tengah Jawa bagian barat atau Tatar Sunda jalan itu melewati daerah Serang, Tangerang, Jakarta, Bogor, Sukabumi, Cianjur, Bandung, Sumedang, dan Cirebon



Foto 1. *Paal* atau tugu di Desa Kadipaten, Kecamatan Kadipaten, Majalengka (Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2017)

(Lubis dkk 2003, 337). Sementara itu, rute antara Sumedang dan Cirebon melewati daerah, antara lain melalui Conggeang – Banasbanten - Karangsambung – Liangjulung – Dawuan – Dusunpos – Barujul, dan seterusnya. Jalan raya di daerah Karangsambung sampai sekarang masih difungsikan dan sudah diaspal. Salah satu tinggalan arkeologis di daerah Karangsambung berupa tugu atau *paal* yang berada di Jl. Sriwijaya, Desa Kadipaten, Kecamatan Kadipaten, Majalengka.

Peran fungsi Pasanggrahan berlangsung cukup lama. Kegiatan bisnis wilayah Karangsambung dan sekitarnya (sekarang meliputi wilayah Kecamatan Kadipaten, Majalengka) terpusat di sini. Melalui jalur sungai komoditas keluar-masuk di Pasanggrahan yang lokasinya berada di tepi aliran Ci Manuk. Posisi Pasanggrahan berada pada pertemuan aliran Ci Lutung dan Ci Manuk. Aliran Ci Manuk ini yang menghubungkan pedalaman hingga ke muara sungai di pantai utara Jawa, tepatnya di daerah Indramayu.

Pada akhir abad ke-18 daerah Kademangan Karangsambung mulai ada eksploitasi tanah berupa penanaman tebu dan pada tahun 1868 di daerah Omas, Desa Liangjulung dibangun pabrik pengolahan tebu menjadi gula. Dengan adanya pabrik gula ini maka kehidupan perekonomian di daerah ini semakin berkembang. Berbagai fasilitas terkait dengan perkebunan dan pengolahan tebu dibangun. Tinggalan arkeologis yang masih dapat dijumpai pada masa sekarang adalah kantor pabrik gula di Ciomas. Adapun pabrik gula sudah berubah bentuk dan fungsi sebagai supermarket. Lokasi pabrik gula ini berada berdampingan dengan kantor pabrik.

Selain pabrik, dibangun pula prasarana pendukung untuk pengairan areal penanaman tebu berupa bendungan dan jalur rel lori pengangkut tebu dari areal perkebunan ke pabrik dan hasil olahan pabrik ke pelabuhan di Babakananyar. Bendungan utama dibangun di aliran Ci Lutung terletak di daerah Liangjulung.



Foto 2. Kondisi sekarang Blok Pasanggrahan (Sumber Balai Arkeologi Jawa Barat, 2017)



Foto 3. Bekas kantor pabrik gula di Omas, Liangjulung (Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2017)





Foto 4. Bendungan Ci Lutung, Liangjulung  
(Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2017)



Foto 5. Bekas jalur lori di sebelah kanan dan di sampingnya  
merupakan jalan tanah tradisional  
(Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2017)



Foto 6. Sumur *stoom* penyedia air bagi lori  
(Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2017)

Dari sini air disalurkan melalui saluran irigasi dan bendungan-bendungan lebih kecil ke areal-areal perkebunan tebu. Tinggalan arkeologis yang dapat dijumpai sekarang adalah adanya bendungan utama dan jaringannya. Sementara itu, rel-rel lori sudah tidak ada lagi tinggal jalur-jalur bekas penempatan rel. Jalur lori ini dilengkapi dengan sumur penyedia air.

Terdapat istilah lokal untuk alat angkut menggunakan lori, yaitu *gotrok* atau *darengsin*. Gula yang sudah dikemas lalu diangkut dari pabrik gula di Omas-Liangjulung menyebrang jalan Kadipaten - Majalengka melalui jembatan rel. Jalur rel Lori ada 3 arah. Rel ke-1 menuju Pelabuhan Pasanggrahan menyeberang sungai Cilutung ke perbatasan Sumedang, jalur ke-2 melalui perempatan lampu merah ke arah timur menuju pabrik gula Jatiwangi. Jalur ke-2 melintasi kawasan Cipaku menyisir pinggiran jalan raya Kadipaten, Dawuan, dan Jatiwangi. Jalur ke-3 tembus ke pabrik gula Jatitujuh.

Pada masa ini kehidupan bisnis di Babakananyar mencapai puncak kejayaannya. Tidak hanya produk pabrik gula dari Liangjulung yang melalui pelabuhan ini, tetapi juga produk-produk luar. Kapal yang membawa produk dari Kadipaten, balik dari pelabuhan di Indramayu membawa komoditas dari luar. Komoditas ini kemudian dipasarkan di



pusat perdagangan di daerah Desa Kadipaten sekarang. Kegiatan ini surut secara drastis ketika Bendung Rentang dibangun yang mengakibatkan perahu/kapal tidak dapat lagi mencapai Indramayu.

### 3. Penutup

Blok Pasanggrahan di Desa Babakananyar, Kadipaten, Majalengka mempunyai peran yang penting sejak Masa Klasik hingga Masa Kolonial Belanda. Peran sebagai penghubung antara daratan di sebelah barat aliran Ci Manuk dengan wilayah sebelah timur aliran sungai tersebut dan juga menghubungkan pedalaman dengan muara Ci Manuk yang dengan sendirinya menjadi penghubung pedalaman dengan dunia luar. Pada akhir abad ke-19 dilaksanakan pembukaan perkebunan tebu dan pembangunan pabrik yang membawa perubahan dalam masyarakat, misalnya dengan dikenalnya sistem irigasi dan penggunaan lori sebagai alat angkut tebu dan hasil olahan pabrik. Produk pabrik dikirim ke luar daerah melalui aliran Ci Manuk. Dengan demikian peran Babakan Anyar menjadi lebih penting lagi dan jumlah aktivitas juga bertambah. Peran ini menurun drastis ketika adanya pembangunan bendungan yang mengakibatkan perahu/kapal tidak dapat lagi menjangkau muara Ci Manuk.

### Daftar Pustaka

- Anonim (2016) *Kadipaten Dalam Angka. Majalengka*, Biro Pusat Statistik Kabupaten Majalengka.
- Guillot, C. (1992) Perjanjian dan Masalah Perjanjian Antara Portugis dan Sunda Tahun 1552. Dalam *Aspek-Aspek Arkeologi Indonesia*. Jakarta, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Inagurasi, L. H. (2016) Arti Penting Situs-Situs Pelabuhan Kuna di Karawang, Jawa barat, Sebagai Jalur Transportasi. Dalam *Purbawidya Vol. 5 (2)*, 117 – 132.
- Lubis, Nina H. dkk (2003) *Sejarah Tatar Sunda Jilid 1*. Bandung, Lembaga Penelitian Universitas Padjadjaran.
- Rusyanti (2010) Sungai Sebagai Jalur Lokal di Cirebon pada Abad Ke-14 – 18M: 65 – 81. Dalam Harkantiningih, N. Th. (ed). *Perdagangan dan Pertukaran Masa Prasejarah – Kolonial*. Bandung, Alqaprint.
- Soejono, R. P. dan Leirissa, R. Z. (2010) *Sejarah Nasional Indonesia II. Zaman Kuno. Edisi Pemutakhiran*. Jakarta, Balai Pustaka.

Oerip Bramantyo Boedi  
Balai Arkeologi Bandung  
obboedi@yahoo.co.id

# Jejak-Jejak Perdagangan pada Masa Sriwijaya di Sumatera Selatan

Sondang Martini Siregar

## **Abstract**

*South Sumatra is a strategic and potential area because it is in the path of internal and external trade and have trade commodities that sought by local and foreign traders. The external trade route was the east coast of Sumatra has been gone since the 1st century compared to trade routes in Musi waters (internal). In Sriwijaya period, both routes were still actively conducted trading activities. The problem was how the traded activities in Sriwijaya period. The purpose of research reconstructed trading activity in South Sumatera area, especially commerce commodity during Sriwijaya period. The method is used a qualitative method with descriptive reasoning by the reference library to analyzing data that will get assumptions about trading activities in Sriwijaya period. The results showed that with the increase of trading activity in South Sumatera area impacted the emergence of early settlements on the banks of the Musi River and its tributaries since the 8th century. Trading commodities at the time were rattan, fish, benua, mastic, laka wood, gaharu, damar, incense, wax, elephant tusks, gold, and sand. Old vegetation such as incense and gaharu are still found in the forests of Musi Rawas, Teluk Kijing, Bumiayu. The traders who are actively involved in trading activities are China, India, Arab. The remains of Chinese ceramics are still found today on archaeological sites in South Sumatra while India left the remains of Hinduism-Buddhism temples. Based on carcasses old boats findings that have dates from the Sriwijaya period showed that Musi River and its tributaries could be for trading and trading activities until the hinterlands.*

**Keywords:** trace, trade, Sriwijaya, commodity

**Kata kunci:** jejak, perdagangan, Sriwijaya, komoditas

## **1. Pendahuluan**

Perdagangan adalah interaksi timbal balik yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih untuk mendapatkan barang dan jasa melalui pertukaran. Faktor-faktor perbedaan geografis, ketersediaan bahan baku, tingkat teknologi dan mata pencaharian merupakan pendorong manusia melakukan perdagangan. Perdagangan di Indonesia sudah dikenal sejak jaman Prasejarah, khususnya pada masa bercocok tanam. Perdagangan dilakukan dengan cara barter, tetapi pola perdagangan tidak terjadi diantara komunitasnya tetapi antar kelompok komunitas yang memiliki perbedaan geografis (Mardiana, 2000). Setelah masa Prasejarah dikenal dua jalan perdagangan yaitu jalan darat dan laut. Jalan darat atau jalan sutra mulai dari Tiongkok, Asia Tengah, Turkestan sampai Laut Tengah. Jalan melalui laut yaitu dari

Tiongkok dan Indonesia melalui Selat Malaka ke India, Persia, Suriah, dan Laut Tengah. Perhubungan laut mulai umum dipergunakan sejak abad pertama Masehi yaitu sejak ekspansi bangsa Arab yang berhasil melalui jalan darat mengakibatkan jalan laut melalui Asia Selatan menjadi jalan perdagangan yang utama. Kejadian ini mendorong lalu lintas yang ramai di Asia Tenggara dan Sriwijaya yang terletak diantara lalu lintas perdagangan dunia mendapat keuntungan besar. Dalam perkembangannya banyak para pedagang India dan Cina berkunjung ke Indonesia karena memiliki banyak barang dagangan yang sangat berharga. Hubungan dagang dengan India makin meluas terutama setelah mereka mengambil jalan pintas. Para pedagang menyusuri pantai timur Sumatra, terus ke Selat Malaka berbelok menyusuri pantai utara Jawa, Bali, pantai timur Kalimantan (Muara Kaman) terus ke Cina. Ternyata jalur ini lebih tenang dan aman dibanding melalui Laut Cina Selatan. Selain itu, pulau-pulau yang dilalui banyak menghasilkan barang dagangan, seperti emas, perak, gading, beras, rempah-rempah dan kayu cendana (Atmosudirjo, 1984).

Salah satu kerajaan yang terlibat dalam perdagangan dunia adalah Kerajaan Sriwijaya. Nama Sriwijaya dikenal sebagai nama suatu kerajaan ketika G. Coedes menerbitkan artikelnya berjudul *Le Royaume de Crivijaya* pada 1918. Prasasti Kedukan Bukit bertanggal 16 Juni 682 Masehi berisikan tentang nama raja Sriwijaya yaitu *Dapunta Hyang* mendirikan *vanua* setelah melakukan perjalanan dari Minanga menuju Mukha Upang membawa tentara sebanyak 20.000 orang dengan perbekalan 200 peti, sedangkan yang berjalan kaki 1312 tentara. Pusat Kerajaan Sriwijaya mula-mula di Minanga, kemudian pada 16 Juni 682 Masehi, Dapunta Hyang mendirikan ibukota baru di Palembang untuk dijadikan pusat kerajaan baru (Rangkuti, 1989).

Kerajaan Sriwijaya merupakan kerajaan maritim yang berdiri sejak abad ke-7–13 Masehi, berada di tepi Sungai Musi yang berpusat di kota Palembang adalah lokasi strategis karena berada di jalur perdagangan dari daerah hilir dan hulu Sungai Musi beserta sebaliknya. Palembang menjadi lokasi transit para pedagang yang mau berangkat dan pulang dari daerah tersebut. Umumnya para pedagang masuk dari perairan Sungai Musi-Selat Bangka-pantai timur Sumatra-Laut Jawa, oleh karena itu Sumatra Selatan merupakan daerah strategis dan potensial karena berada di jalur perdagangan juga memiliki komoditi dagang. Permasalahan yang muncul adalah bagaimana kegiatan perdagangan pada masa Sriwijaya. Tujuan dari penelitian ini adalah merekonstruksi aktivitas perdagangan di daerah Sumatra Selatan, khususnya komoditi dagang pada masa Sriwijaya. Metode yang dipakai dalam penulisan ini adalah metode kualitatif dengan penalaran deduktif-induktif, dengan mengacu kepada referensi dalam menganalisis data sehingga mendapatkan asumsi mengenai jejak-jejak perdagangan pada masa Sriwijaya di daerah Sumatra Selatan.

## 2. Jejak-Jejak Perdagangan pada Masa Sriwijaya di Sumatera Selatan

Setelah masa Prasejarah dikenal jalur perdagangan dengan menggunakan air yaitu jalur eksternal dan jalur internal. Jalur eksternal merupakan jalur antar samudera/laut, antar benua. Kegiatan perdagangan sudah berlangsung sebelum muncul Kerajaan Sriwijaya (Pra-Sriwijaya). Pulau Sumatra sekitar abad pertama Masehi sudah dilalui jalur eksternal yaitu jalur perdagangan internasional khususnya kapal-kapal asing yang berlayar dari Asia Barat dan Asia Timur yang singgah di pelabuhan internasional Malaka kemudian berlayar menyusuri pantai timur Pulau Sumatra dan Jawa (Wheatley, 1961).



Peta 1. Jalur Perdagangan pada Masa Sriwijaya di Daerah Sumatera Selatan

Pantai Timur Sumatra, di Situs Karang Agung tepatnya di sepanjang tepi Sungai Lalan dan Sungai Sembilan yaitu tiang rumah kayu, kemudi perahu, wadah tembikar, pelandas, *anvil*, bata, batu asah, tulang, gigi, dan tempurung kelapa. Berdasarkan analisis terhadap dua sample tiang rumah kayu dari situs Karang Agung tengah berumur 1624–1629 BP, sekitar abad ke-373–376 M atau pada masa Pra-Sriwijaya. Berdasarkan tinggalan ini diperkirakan masyarakat dahulu telah memiliki kontak dagang dengan pedagang asing dan adanya gambaran bahwa bangunan rumah kayu yang dibangun sepanjang sungai lama yang menghubungkan Sungai Lalan dan Sungai Sembilan (Budisantoso, 2005).

Pulau Bangka terlibat dalam jalur perdagangan eksternal, karena berada di daerah yang strategis yaitu di jalur perdagangan internasional sehingga terbuka untuk kontak dagang dengan bangsa asing. Pengaruh agama Hindu sudah masuk di Kota Kapur, abad ke-6 Masehi, dengan ditemukannya arca Wisnu yang memiliki gaya seni Pre-Angkor. Selain itu juga ditemukan pondasi candi yang menjadi tempat peribadatan komunitas Hindu di

Di Situs Air Sugihan ditemukan tembikar dan manik-manik Arikamedu, selain itu ditemukan manik-manik kaca Indo Pasifik, manik kaca emas dan kornelian. Manik kaca tersebut berasal dari Mesir atau Asia Barat abad ke-4–11 Masehi dan merupakan barang impor, selain itu juga ditemukan perhiasan anting emas, cincin emas, liontin perunggu, gelang kaca. Keramik Cina juga ditemukan di Air Sugihan yang berasal dari Dinasti Sui dari abad ke-6–7 Masehi. Jejak-jejak permukiman juga ditemukan di

Kota Kapur. Indikasi jejak perdagangan diketahui dengan ditemukannya keramik Cina dari Dinasti Song (abad ke-10 Masehi), dan bekas pelabuhan kuna yang berada di tepi Muara Sungai Menduk, di sisi timur Selat Bangka. Pada lokasi tersebut ditemukan bangkai kapal lama. Hubungan Pulau Bangka dengan Sriwijaya dapat diketahui dengan adanya temuan prasasti Kota Kapur yang berisikan kutukan bagi siapa saja yang membrontak kekuasaan Sriwijaya. Oleh karena itu situs Kota Kapur merupakan situs penting karena telah dimukimi sebelum dan pada masa Sriwijaya dikuasai oleh Sriwijaya sebagai pelabuhan transito kapal-kapal yang masuk dan keluar dari perairan Sungai Musi ke Selat Bangka.

Perdagangan internal di Sumatra terjadi dikarenakan adanya perbedaan sumber daya lingkungan antara daerah hilir dan hulu Sungai Musi (Kusumohartono, 1992). Palembang bergantung kepada daerah pedalaman sebagai daerah penyangga ibukota Kerajaan Sriwijaya. Perdagangan Internal semakin aktif pada masa Sriwijaya, Herman Kulke mengajukan model struktur Kerajaan Sriwijaya pada abad ke-7 Masehi dari hasil telaah prasasti Telaga Batu. Kerajaan Sriwijaya merupakan *mandala* yang meliputi daerah pusat dan daerah bawahan dari hasil penaklukan. Daerah pusat terdiri atas *kadatuan* (keraton atau istana raja), yang dikelilingi pemukiman (*vanua*) yang juga sebagai lokasi berbagai aktivitas, baik tempat tinggal, tempat bangunan suci (*vihara*) dan perniagaan. Para pedagang dan kapten bahari yang datang dari luar melakukan perniagaan di daerah *vanua*. Daerah pusat tersebut dikelilingi oleh desa-desa lain, dipimpin oleh datu-datu. Desa-desa itu merupakan daerah *hinterland* dari Kedatuan Sriwijaya (Kulke, 1993).

Pintu gerbang masuknya kapal-kapal dagang dari luar adalah Selat Bangka yang berlayar menyusuri Sungai Upang kemudian transit di Kota Palembang untuk bongkar muat barang dagangan. Para pedagang beristirahat kemudian melanjutkan pelayaran dari daerah hilir sampai hulu Sungai Musi maupun sebaliknya. Akibat kontak dagang dengan masyarakat lokal di daerah aliran Sungai Musi, maka terbentuklah komunitas dan berkembang menjadi permukiman masyarakat di tepi Sungai Musi. Sisa-sisa permukiman lama masih ditemukan di tepi Sungai Musi beserta anak-anak sungainya yaitu situs-situs arkeologi seperti Palembang, Bumiayu, Teluk Kijing, Bingin Jungut, Lesung Batu, Tingkip, Nikan, dan Jepara. Kontak dagang pada mulanya dilakukan dengan bangsa Cina, hal ini diindikasikan dengan ditemukannya keramik-keramik Cina di DAS Musi. Selain bangsa Cina, bangsa India juga turut terlibat dalam perdagangan dan memberi pengaruh masuk dan berkembangnya agama Hindu-Buddha di DAS Musi. Hal ini dibuktikan dengan ditemukannya situs-situs keagamaan Hindu-Buddha di DAS Musi.

Di Kota Palembang ditemukan situs-situs arkeologi. Pada tahun 1985 Pusat Penelitian Arkeologi Nasional membagi Kotamadya Palembang menjadi 3 unit wilayah observasi, yaitu Palembang Barat, Palembang Tengah, dan Palembang Timur. Ketiga wilayah tersebut dibatasi oleh sungai-sungai yang bermuara di Sungai Musi antara Palembang Barat



dan Palembang Tengah dibatasi oleh Sungai Sekanak, sedangkan antara Palembang Tengah dan Palembang Timur dibatasi oleh Sungai Bengkuan. Palembang Barat memiliki 13 situs yang tersebar di Bukit Siguntang, Talang Tuo, Kolam Pinisi, Kedukan Bukit, Lorong Jambu, Tanjung Rawa, Kambang Unglen, Kambang Purun, Karanganyar, Ladang Sirap, Keramat Pule, dan Gandus. Di Palembang Tengah ditemukan Situs Pagaram, Candi Angsoka, Candi Walang; sedangkan di Palembang Timur ditemukan Situs Sarangwati, Air Bersih, Boom Baru, Gedung Suro, dan Telaga Batu (Purwanti dan Taim, 1995).

Palembang Barat diperkirakan dahulu menjadi ibukota Kerajaan Sriwijaya yang berada di tepi Sungai Musi (daerah hilir Sungai Musi). Hal ini berdasarkan banyaknya peninggalan arkeologi ditemukan di daerah tersebut dan adanya saluran air dari Situs Karang Anyar yang mengarah ke Sungai Musi. Situs Karang Anyar diidentifikasi adalah Keraton Sriwijaya, karena di lokasi tersebut banyak ditemukan sisa-sisa pemukiman dan dikelilingi oleh saluran yang berhubungan dengan Sungai Musi. Saluran tersebut berfungsi sebagai sarana transportasi, irigasi, dan pengendali banjir, baik untuk kepentingan keraton maupun masyarakat. Beragamnya temuan arkeologi di pada situs-situs arkeologi di Palembang, seperti arca Hindu-Buddha, prasasti, keramik, tembikar, manik-manik, struktur bata candi mengindikasikan bahwa Palembang sejak abad ke-7 Masehi telah memiliki kontak dagang dengan bangsa asing terutama India, Cina, bahkan Asia Timur.

Berdasarkan geografi, pola agihan sungai di Kawasan Sumatra Selatan memungkinkan kawasan pedalaman relatif terbuka dan berhubungan dengan daerah sekitarnya. Dari pola agihan sungai dan lokasi-lokasi hunian masa sejarah. Palembang merupakan lokasi yang paling efisien dalam sistem transportasi dan komunikasi (Kusumohartono, 1992).

Prasasti Telaga Batu menggambarkan struktur Kerajaan Sriwijaya. Kerajaan Sriwijaya disebut Kadatuan dipimpin oleh raja (Dapunta) yang menguasai daerah-daerah disebut *vanua*. Antara Kadatuan dihubungkan dengan saluran air atau sungai. Keraton bergantung kepada *vanua-vanua* yang berada di daerah pedalaman. Di *vanua-vanua* Sriwijaya sebagian besar dilaksanakan kegiatan keagamaan. (Rangkuti, 1989). Sriwijaya sebagai Kadatuan berlokasi di Palembang menjadi pusat perdagangan yang mengontrol kegiatan perdagangan di *vanua-vanua* yang berada di DAS Musi. Situs-situs arkeologi merupakan *vanua* yang memiliki hasil bumi menjadi barang komoditi sehingga menjadi penyangga perekonomian Sriwijaya. Situs-situs tersebut pada mulanya merupakan lokasi transit kapal-kapal dagang yang selanjutnya menjadi daerah permukiman di tepi sungai.

Gusti Anan menyebutkan bahwa ada tujuh lokasi yang biasanya dipilih sebagai tempat permukiman di kawasan sepanjang aliran sungai. Tiga diantaranya adalah (1) kawasan yang berada di pertemuan anak sungai dengan induk sungai yang lazim dinamakan 'muara'; (2) kawasan sungai yang airnya dalam dan tenang yang dinamakan 'lubuk'; (3) kawasan sebelah dalam satu belokan sungai dan sering disebut 'teluk' (Anan, 2016).

Palembang berada di tepi Sungai Musi, merupakan daerah hilir dari anak-anak Sungai Musi yang alirannya berakhir ke Selat Bangka. Pada mulanya merupakan lokasi transit kapal-kapal yang datang dari Selat Bangka sebelum melanjutkan perjalanan ke daerah hulu dan sebaliknya. Kemudian daerah ini menjadi ramai yaitu menjadi tempat berkumpulnya para pedagang asing dan lokal untuk melakukan transaksi dagang. Seiring dengan meningkatnya aktivitas perdagangan berdampak munculnya permukiman-permukiman awal di tepi Sungai Musi.

Tome Pires menyebutkan Palembang melakukan perdagangan dengan Malaka dan melakukan jual beli dalam skala besar dengan Pahang. Di Palembang banyak *jung* dan *cargo pangajavas*. Sepuluh dan dua belas jung datang ke Malaka setiap tahun, dengan muatan beras putih dan sayur-sayuran segar. Di Palembang juga dijual budak, kapas, emas, rotan, gabah, besi, lilin, madu, anggur, daging, bawang merah dan bawang putih kualitas baik dalam jumlah besar. Selain itu juga dijual kemenyan hitam yang dipergunakan di Narsinga (Bonaquelim), Makasar, Tanjungpura, dan pulau-pulau lain. Di Palembang, orang-orang mengenakan pakaian dari Gujarat dan Keling dan terjadi transaksi dagang di Palembang yaitu orang-orang membeli barang-barang dari Malaka dengan mata uang maupun dengan emas. Begitupula orang-orang Malaka membeli banyak kain dari Keling (Pires, 2016).

Situs-situs di daerah tengah Sungai Musi adalah situs Teluk Kijing, Bingin Jungut, Bumiayu dan Lesung Batu. Situs Teluk Kijing dan situs Bingin Jungut berada di tepi Sungai Musi (induk sungai). Situs Teluk Kijing yang berada di belokan sungai yaitu antara Sungai Batanghari Leko dan Sungai Musi. Keberadaan situs ini pertama kali diberitakan oleh Westenenk yang menggambarkan situs dikelilingi oleh satu parit di dalamnya dengan temuan sebaran bata candi, sisa besi, sisa-sisa bangkai kapal yang sudah menyatu dengan tanah (Westenenk, 1920). Pada tahun 2008 Balai Arkeologi Palembang menemukan sebaran bata yang diduga bekas runtuhannya bangunan candi dan panil. Di atas permukaan panil dihias dengan relief seorang penari yang membawa gendang tetapi bagian kepala sudah hilang. Selain itu juga ditemukan sisa-sisa lempengan besi membentuk garis, yang membujur dari pantai sampai ke batas sungai, diindikasikan dahulu tali jangkar yang bertujuan untuk menambatkan kapal ke pantai. Oleh karena posisi Teluk Kijing berada di belokan sungai sehingga diindikasikan dahulu merupakan pelabuhan transit. Kapal-kapal transit di Teluk Kijing, yaitu kapal-kapal yang berlayar dari anak Sungai Musi (Sungai Batanghari Leko) sebelum melanjutkan pelayaran ke Sungai Musi. (Siregar, 2008).

Situs Bumiayu dan Situs Lesung Batu berada di anak Sungai Musi yaitu Sungai Lematang dan Sungai Rawas. Kedua situs tepatnya berada di meander sungai. Sungai Lematang dan Sungai Rawas merupakan sungai yang airnya dalam, diindikasikan kapal-kapal dapat melewati sungai-sungai tersebut. Di Situs Bumiayu ditemukan gugusan percandian yang didalamnya berisi arca-arca dewa Hindu (Utomo, 1993). Gugusan percandian Bumiayu

mengalami dua tahap pembangunan yang pertama pada abad ke-9 Masehi kemudian tahap kedua pada abad ke-13 Masehi (Satari, 2002). Jejak-jejak perdagangan ditemukan di tepi Sungai Lematang yaitu keramik Cina, Thailand, Vietnam, Jepang dan Eropa. Keramik tertua berasal dari Cina yaitu keramik Tang (abad ke-9 Masehi). Tembikar lama juga ditemukan di sepanjang tepi Sungai Lematang, maka diindikasikan di tepi Sungai Lematang tempat bermukimnya masyarakat pendukung Situs Bumiayu (Siregar, 2003).

Situs Lesung Batu berada di meander Sungai Rawas, yang sekarang sudah berpindah ke arah barat daya (berjarak 600 dari situs). Di dalam Situs Lematang ditemukan candi, yoni, struktur balok-balok batu tuf, tembikar, dan keramik. Temuan keramik asing berasal dari Cina, Thailand, Jepang, Eropa. Hasil analisis keramik menunjukkan keramik tertua berasal dari abad ke-8 Masehi (Siregar, 2003). Pada abad tersebut situs Lesung Batu telah memiliki kontak dagang dengan Cina. Situs Lesung Batu merupakan daerah strategis karena Sungai Lematang memiliki hasil tambang emas, yang menjadi komoditi dagang pada masa itu. Situs-situs yang berada di anak air yaitu Situs Tingkip (anak Sungai Rawas), Situs Nikan, Jepara (anak Sungai Komering). Keberadaan ketiga situs menunjukkan bahwa perdagangan sampai ke anak sungai (tingkat kedua). Di ketiga situs tersebut hanya ditemukan 1 candi yang terbuat dari batu bata (Candi Lesung Batu dan Candi Nikan) sedangkan Situs Jepara berisikan Candi Jepara terbuat dari bahan batu andesit.

Keberadaan situs-situs di daerah pedalaman di anak-anak sungai tingkat 1 dan 2 dari Sungai Musi menunjukkan bahwa Kerajaan Sriwijaya mengawasi komoditi dagang dan kegiatan perdagangan, khususnya di daerah yang memiliki hasil hutan dan hasil tambang. Di Sungai Rawas ditemukan tambang emas yang berjarak 600 meter dari Candi Lesung Batu dan di Sungai Tingkip terdapat tambang emas yang hanya berjarak 300 meter dari candi Tingkip (Siregar, 2016). Oleh karena itu diperkirakan penguasa Sriwijaya mengizinkan pendirian candi selain pemenuhan kebutuhan ritual masyarakat juga sebagai lambang penguasaan Sriwijaya di daerah pedalaman. Penguasa Sriwijaya menempatkan pejabatnya di daerah dengan tugas mengawasi 'aset' dan mengontrol kegiatan perdagangan di pedalaman. Pejabat-pejabat yang diangkat di daerah adalah perwakilan raja Sriwijaya yang disebut 'datu'.

Kontak dagang memunculkan permukiman di tepi sungai. Hal ini dikarenakan aktivitas perdagangan di perairan Sungai Musi beserta anak-anak sungainya menempuh waktu yang panjang dari daerah pesisir ke daerah pedalaman, sehingga kapal-kapal perlu transit untuk beristirahat. Awalnya lokasi transit berupa pondok yang berfungsi sebagai tempat beristirahat dan makan/minum kemudian lokasi berkembang menjadi daerah permukiman (Anan, 2016:62). Berdasarkan analisis keramik diketahui bahwa kronologi keramik tertua berasal dari abad ke-8 Masehi, yaitu keramik Cina (Dinasti Tang) dan keramik terbanyak adalah keramik Song (abad ke-10 Masehi). Diindikasikan bahwa

kegiatan perdagangan di DAS Musi sekitar abad ke-8 sampai dengan 10 Masehi cukup ramai. Masuknya kapal-kapal asing untuk berdagang di DAS Musi juga berdampak masuk dan berkembangnya agama Hindu-Buddha di DAS Musi (Siregar, 2003).

Pada tahun 2015 di tepi Sungai Lematang berjarak 700 meter sebelah selatan dari kompleks percandiaan Bumiayu ditemukan bangkai kapal. Bangkai kapal dalam kondisi tergeletak di atas permukaan tanah yang terdiri atas beberapa pilah papan dan ijuk. Menurut Bambang Budi Utomo bahwa saudagar dari manapun yang melakukan perdagangan di Nusantara harus menggunakan kapal Sriwijaya. Kapal itu bercirikan menggunakan teknologi Asia Tenggara seperti lambung berbentuk V, haluan dan buritan lazimnya berbentuk simetris, tidak ada kedap air di dalam lambung dan seluruh proses pembuatan tidak memakai paku besi (Utomo, 2016). Bangkai kapal yang ditemukan di tepi Sungai Lematang memiliki kesamaan dengan kapal yang dibuat dengan teknik Asia Tenggara yaitu tidak menggunakan paku besi dan memiliki papan dan kupingan pengikat (ijuk). Penemuan bangkai kapal tersebut menunjukkan bahwa Sungai Lematang dahulu menjadi lalu lintas perdagangan kapal-kapal besar yang berlayar dari samudera/laut dan ke sungai. Begitupula dengan ditemukannya sisa dermaga di Bingin Jungut (Musi Rawas) menunjukkan perairan Sungai Musi dapat dilayari baik kapal-kapal besar maupun kapal kecil yang berlayar dari hilir sampai ke hulu dan sebaliknya (Siregar, 2017).

Faktor lokal merupakan faktor utama di dalam pertumbuhan kebudayaan besar Sriwijaya. Hal ini dikarenakan Sriwijaya di Sumatra berada di dalam jalur komunikasi internasional antara Samudra Hindia, Laut Cina Selatan, dan Indonesia Timur. Kondisi ini membuat faktor lokal (internal) dan faktor eksternal (eksternal) bersatu menjadi pengaruh bagi kemunculan dan perkembangan peradaban Sriwijaya. Perkembangan Sriwijaya menjadi kebudayaan besar tidak terlepas dari jaringan dan kepadatan aktivitas informasi, pertukaran informasi dan komoditas dengan frekuensi yang tinggi yang telah dibangun dengan maju. Arus perdagangan di Selat Malaka telah memicu pembentukan interaksi berkelanjutan dengan wilayah luar terutama bagi Kerajaan Sriwijaya. Hubungan Sriwijaya dalam perdagangan dengan bangsa asing tampak intensif dan Selat Malaka berperan sebagai pintu masuk kapal-kapal asing dari Asia Timur ke Asia Barat dan Eropa. Selama berabad-abad Sriwijaya berfungsi sebagai pelabuhan samudra, pusat perdagangan dan kekuasaan yang menguasai pelayaran dan perdagangan di bagian barat Indonesia, bahkan pada saat itu sampai ke Semenanjung Malaya, Selat Malaka, Sumatra Utara dan Selat Sunda. Berita Cina dari abad ke-5 Masehi menyebutkan bahwa beberapa utusan negara asing termasuk dari Nusantara datang untuk memersembahkan upeti kepada kaisar dan kemudian menerima hadiah. Ternyata prosedur ini hanya merupakan alasan untuk menukar bahan rempah, damar dan hasil lautan di Indonesia dengan kain sutera, logam dan keramik dari Cina. Pola pertukaran barang adalah dengan *redistribusi* (penyaluran kembali). Hasil

produksi agraris dari daerah pedalaman seperti beras, palawija, tembakau, lada, barang kerajinan rakyat ditampung oleh raja di pusat kerajaan yang kemudian disalurkan sebagian kepada orang pesisir. Sebaliknya pedagang pesisir membawa hasil produksi seperti ikan asin, garam dan barang-barang impor yang dibawa oleh pedagang asing (sutra, keramik, dan lain-lain). Produksi hinterland dipertukarkan dengan produksi pesisir dan barang impor. Dalam hal ini pedagang pedalaman bisa jadi tidak saling bertemu dengan pedagang pesisir, kedua belah pihak hanya akan mengantar upeti dan pajak kepada raja dan menerima hadiah dari raja (Miksic, 1984 dalam Kusumohartono, 1992).

Sriwijaya merupakan negara maritim yang menguasai seluruh Sumatra, dan mengirimkan ekspedisinya ke Jawa serta menguasai Selat Malaka hingga Tanah Genting Kra. Pada puncaknya Sriwijaya menjadi tuan atas selat Malaka dan menguasai rute perdagangan yang melalui selat ini. Pada 1178, seorang penulis Cina, Chou K'u-fei melaporkan bahwa beberapa kapal asing yang lewat akan diserang jika tidak masuk pelabuhan Sriwijaya atau membayar tol (Kay, 1976). Kapal-kapal Sriwijaya melakukan pelayaran sendiri antara Cina dan India. Ia juga mengirimkan utusan ke Cina, dan diakui Cina sebagai negara penguasa di Asia Tenggara. Pelayaran ke bagian timur kepulauan Indonesia menjadi monopoli penduduk. Rempah dari Maluku, terutama cengkih dan pala dikumpulkan di pelabuhan-pelabuhan Jawa dan Sumatra, untuk selanjutnya dikapalkan ke luar negeri. Daerah Sriwijaya sendiri menghasilkan penyu, gading, emas, perak, kemenyan, kapur barus, damar dan lada, serta barang lainnya (Poesponegoro, 2005). Hasil bumi dari daerah Sriwijaya ini kemudian dibeli oleh pedagang asing untuk ditukar dengan produk luar negeri, seperti porselen, kain katun dan sutera (Sievers, 1974).

Orang Arab adalah pedagang kain linen terbesar, sedangkan orang Cina membeli barang dari perahu-perahu. Pedagang Sriwijaya membeli barang dari orang Arab dan Cina selanjutnya membawanya ke pedalaman untuk dijual di sana. Belum ada orang Cina dan Arab yang berani sendiri berdagang ke daerah pedalaman, karena takut dirampok. Orang Palembang membeli barang dengan kredit dan sebagai pembayarannya juga dengan barang-barang. Hasil dari Kerajaan Sriwijaya dan yang diekspor adalah rotan, ikan, damar, bensu, damar wangi, kayu laka, lilin, taring gajah, emas, pasir. Semua ini dikumpulkan dari hutan-hutan dan tepi-tepi sungai. Lada, kopi, gula, gambir, pinang, tembakau, nila adalah barang-barang yang ditanam atau dipelihara, sedangkan hasil kerajinan seperti ikan kering/asin, barang pecah belah kasar, tikar, rotan, jerami, karung-karung, barang dari kuningan, sutera dijalin dengan benang emas dan kain-kain dari kapas. Hasil bumi dari wilayah Sumatera Selatan banyak diminati pedagang maritim. Wilayah pasaran maritim yang terpenting adalah India di barat, Cina di utara, bagian timur Sumatra, dan Jawa (Sevenhoven, 1971).

Cina Selatan sangat berminat dengan hasil hutan Sumatra Selatan seperti berbagai macam getah, bahan berbau yang dibakar sebagai dupa (dari getah kemenyan dan kayu



gaharu) dan binatang buas (harimau, badak, gajah, burung, kura-kura), bahan wangi-wangian dalam bentuk minyak, kayu yang dibakar (gaharu), getah yang dibakar (kemenyan) dipakai di Cina sebagai obat, pewangi rumah, pewangi pakaian/badan dan untuk bahan upacara. Bahan itu tidak hanya didatangkan dari Sumatra tetapi juga dari pesisir Vietnam, Teluk Siam, Semenanjung Malaysia, Borneo dan Jawa (Sevenhoven, 1971).

Sriwijaya berdiri sejak abad ke-7 hingga abad ke-14 ketika kekuasaan Majapahit menggantikan kekuasaannya. Sebelum Majapahit benar-benar runtuh kehidupan perniagaan telah berpindah ke pelabuhan di pantai Jawa, Teluk Siam, Sumatra Utara, Kalimantan Barat, dan Filipina. Chau Ju Kua menyebut beberapa pelabuhan Indonesia yang dikunjungi oleh kapal-kapal Cina dan Arab dalam abad ke-12 dan 13, tidak hanya Palembang di Sumatra Timur, namun juga di Sunda, Jawa Barat, Sumatra Utara, Kalimantan, dan beberapa kota pelabuhan di Pantai Utara Jawa (Yuliati, 2014).

Kendala yang sering terjadi di dalam perdagangan adalah para pedagang tidak memiliki gudang, untuk menimbun barang-barang datang dari pedalaman. Pada saat pedagang Cina dan Jawa datang ke Palembang bersamaan datangnya hasil-hasil bumi dari pedalaman yang jumlahnya berlimpah maka harga barang akan murah namun jikalau jumlah barang yang datang sedikit mengakibatkan harga barang menjadi mahal. Kondisi ini membuat para pedagang dari luar lebih memilih untuk menukar barang dengan uang atau emas. Begitupula kendala yang sering terjadi adalah kurangnya barang dikarenakan orang Palembang khususnya utusan raja berkuasa atas perdagangan dengan membeli barang dengan harga rendah dan tidak seorangpun dari pedagang dari pedalaman bebas menjual barang di ibukota Palembang (Sevenhoven, 1971).

Berdasarkan hasil penelitian arkeologi masih ditemukan vegetasi lama yang dahulu menjadi barang komoditi pada masa Sriwijaya yaitu kemenyan, damar, gaharu di situs Teluk Kijing, Kabupaten Musi Banyuasin, Bumiayu dan daerah Musi Rawas (Situs Tingkip, Lesung Batu, dan Bingin Jungut). Begitupula barang tambang emas ditemukan di anak Sungai Tingkip (Situs Tingkip) dan Sungai Rawas (Situs Lesung Batu). Barang tambang timah di Situs Kota Kapur, Pulau Bangka.



Foto 1. Pohon Kemenyan dari Situs Tingkip, Kabupaten Musi Rawas Utara. Sumber: Balar Sumsel.

Pohon kemenyan memiliki ukuran sedang sampai besar dengan diameter 20 cm sampai 30 cm dengan tinggi mencapai 30 meter. Pohon kemenyan dapat tumbuh pada tanah yang memiliki porositas tinggi baik pada dataran rendah maupun dataran tinggi dengan ketinggian 60 meter sampai dengan 2100 meter dan dapat tumbuh pada berbagai jenis tanah *podsolik*, *andosol*, *latosol* dan *regosol*. Kemenyan bukanlah tanaman pangan yang dapat dikonsumsi rumah tangga. Kemenyan sejak abad pertama Masehi sudah menjadi komoditi dagang dan pusat perdagangan kemenyan pada masa lalu di Barus, Sumatra Utara. Para pedagang Timur Tengah, Cina dan India telah membawa kemenyan dari Barus untuk bahan pengawet mumi raja-raja Mesir, juga bahan campuran rokok dan bahan perlengkapan ritual (Zuska, 2005)

Damar merupakan salah satu hasil hutan non kayu yang diambil getahnya sehingga menjadi *polysacarida*. Gertah damar dihasilkan dari jenis-jenis pohon genus *hopea*, *balanocarpus*, *vatica*, *conoriun* dan *agathis*. Pohon damar berukuran besar dengan tinggi dapat mencapai 65 meter. Batangnya silindris dan lurus dengan diameter mencapai 1,5 meter. Dapat tumbuh di hujan hutan tropis pada dataran rendah sampai ketinggian 1200 meter. Kulit batang berwarna abu-abu hingga coklat kemerahan. Damar merupakan tumbuhan asli Indonesia yang tersebar di Sulawesi, Maluku, Sumatra Selatan. Damar diambil getahnya yang keluar dari kulit pohon setelah membeku dan mengeras maka disebut kopal. Kopal dimanfaatkan untuk lak, vernis, perekat dan penambal gigi, pelester, bahan pelengkap pembuatan perahu, pembungkus kabel tanah.

Komoditi dagang lainnya yang ditemukan di DAS Musi adalah gaharu. Gaharu di Indonesia mulai dikenal masyarakat sejak abad ke-5 Masehi. Perdagangan antara masyarakat Sumatera Selatan dan Kalimantan Barat dengan Pedagang China, Kwang Tung. Di dalam perdagangan gaharu Cina merupakan pembeli terbesar (Sumarna, 2009). Gaharu dikenal



Foto 2. Getah Damar dari Situs Tingkip, Kabupaten Musi Rawas Utara (Sumber: Balar Sumsel)



Foto 2. Getah Damar dari Situs Tingkip, Kabupaten Musi Rawas Utara (Sumber: Balar Sumsel)

sebagai produk kehutanan yang bernilai ekonomi tinggi. Gaharu digunakan sebagai bahan baku wewangian yang produk turunannya sangat bervariasi. Biasanya gaharu dikaitkan dengan upacara adat dan keagamaan. Hampir semua acara keagamaan dan kepercayaan yang dianut oleh umat manusia di bumi ini biasanya menggunakan gaharu dan produk turunannya sebagai materi ritual untuk bersembahyang menghadap Sang Pencipta. Dengan kata lain, produk-produk gaharu dikenal sebagai “kayu tuhan” (*aloe* atau *ahaloth*) seperti yang dijelaskan pada kitab perjanjian lama (*The Old Testament*) pada Surat Amsal 45:8. Menurut mitos dari kawasan timur, gaharu berasal dari kebun surga yang turun bersamaan dengan manusia pertama kali diturunkan ke bumi. Sejarah Mesir dan Jepang menyatakan gaharu digunakan sebagai bahan pengawet tubuh manusia yang telah mati. Budaya Arab di Timur-Tengah mengoles minyak gaharu di bagian tubuh bayi yang baru lahir agar bayi dapat tumbuh sehat. Di negara penganut agama Buddha seperti India dan Kamboja, gaharu digunakan sehari-hari dalam upacara adat dan keagamaan.

Salah satu komoditi berupa barang tambang dari masa Sriwijaya adalah emas dan timah. Tome Pires menyebutkan bahwa Sumatra menghasilkan emas dalam jumlah yang besar dan menjadi salah satu komoditi dagangnya (Pires, 2016). Sumber daya yang paling diminati di Sriwijaya oleh pedagang India dan Jawa adalah timah, emas dan perak. (Sevenhoven, 1971). Di DAS Musi ditemukan barang tambang dan sampai sekarang penduduk melakukan tambang tradisional khususnya di Situs Lesung Batu dan Situs Tingkip. Kedua ini merupakan daerah yang dekat hulu Sungai Musi yaitu Bengkulu. Di daerah Bengkulu banyak ditemukan barang tambang. Tambang timah ditemukan di dalam Sungai Rawas (Situs Lesung Batu) dan di dalam Sungai Tingkip dan ditemukan di Pulau Bangka. Adanya kemungkinan perdagangan hanya berbentuk biji emas dan bijih perak. Biji-biji logam tersebut belum diolah karena belum ada pabrik pengolahan timah dan emas pada masa itu. Para pedagang lokal menjual biji logam (emas dan perak) kepada para pedagang asing. Keberadaan arca-arca logam (emas dan perunggu) yang berwujud dewa-dewa Hindu-Buddha ditemukan di DAS Musi diperkirakan adalah produk luar, karena belum ditemukan di DAS Musi artefak cetakan logam yang berfungsi untuk mencetak arca-arca logam.

### **3. Penutup**

Jejak-jejak perdagangan kuna ditemukan di daerah Sumatra Selatan. Jalur perdagangan pada masa itu adalah jalur perdagangan eksternal (pantai timur Sumatera) yang berlangsung sejak abad pertama Masehi dan jalur perdagangan internal di perairan Musi telah berlangsung dari abad ke-8 sampai dengan ke-13 Masehi. Pada masa itu, Sriwijaya berperan penting dalam kegiatan perdagangan pada kedua jalur tersebut. Kegiatan perdagangan disebabkan para pedagang membutuhkan barang-barang komoditi yang berada di daerah Sumatra Selatan yang menjadi wilayah kekuasaan Sriwijaya, khususnya daerah aliran Sungai Musi

beserta anak-anak Sungai Musi. Komoditi dagang pada masa Sriwijaya adalah rotan, ikan, benu, damar wangi, kayu laka, gaharu, lilin, taring gajah, emas, pasir. Vegetasi lama seperti kemenyan dan gaharu masih ditemukan pada hutan Musi Rawas, Teluk Kijing dan Bumiayu. Jalur-jalur perdagangan berdasarkan sebaran situs-situs arkeologi dengan karakteristik agama mengindikasikan kegiatan perdagangan turut mendorong masuk dan berkembangnya agama Hindu-Buddha. Palembang ibukota Sriwijaya menjadi pelabuhan transit kapal-kapal dagang asing maupun local dan kapal-kapal dagang tersebut dapat memasuki perairan Sungai Musi dan melakukan transaksi perdagangan sampai ke daerah pedalaman.

### **Daftar Pustaka**

- Atmosudirjo, Prajudi (1984) *Sejarah Ekonomi Indonesia dari Segi Sosiologi Sampai Akhir Abad ke XIX*. Jakarta, Pradnya Paramita.
- Asnan, Gusti (2016) *Sungai dan Sejarah Sumatera*. Jakarta, Penerbit Ombak.
- Budisantoso, Tri Marhaeni (2005) "Pemukiman Pra-Sriwijaya di Pantai Timur Sumatera Kawasan Karangagung Tengah Kabupaten Musi Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan". *Berita Penelitian Arkeologi No. 13*. Palembang, Balai Arkeologi Palembang.
- Kusomohartono, Bugie (1992) "Potensi Lingkungan Regional dan Pertumbuhan Peradaban Kuno di Palembang". *Himpunan Hasil Penelitian Arkeologi di Palembang Tahun 1984-1992*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Kulke, Herman (1993) "Kadatuan Srivijaya"- Empire or Kraton of Srivijaya: A Reassessment of the Epigraphical Evidence". *Bulletin de l'Ecole Francaise d'Extreme-Orient*. Paris, EFEO.
- Mardiana, Intan (2000) *Trading in: Temuan Satu Abad (1900-1999) Perjalanan Sejarah Kebudayaan Indonesia*. Jakarta, Museum Nasional.
- Mc Kay, Elaine (1976) *Studies in Indonesia History*. Australia, Pitman Publishing Pty.
- Poesponegoro, Marwati Djoened (2005) *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta, Balai Pustaka.
- Purwanti, Retno dan Eka Asih Putrina Taim (1995) "Situs-Situs Keagamaan di Palembang: Suatu Tinjauan Kawasan". *Berkala Arkeologi Edisi Khusus Tahun 1995*. Yogyakarta, Balai Arkeologi Yogyakarta.
- Pires, Tome. (2016) *Suma Oriental: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina*. Yogyakarta, Penerbit Ombak.
- Rangkuti, Nurhadi (1995) "Struktur Kota Sriwijaya di Daerah Palembang". *Pertemuan Ilmiah Arkeologi V, Yogyakarta 4-7 Juli 1989*. Jakarta, Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia.
- Satari, Sri Soejatmi (2002) *Sebuah Situs Hindu di Sumatera Selatan; Temuan Kelompok Candi dan Arca di Bumiayu*. Jakarta, Pusat Penelitian dan Ecole Francaise d'Extreme-Orient.

- Sievers, Allen (1974) *The Mystical World of Indonesia: Culture and Economic Development in Conflict*. London, John Hopkins University Press.
- Siregar, Sondang Martini (2003) "Penelitian Pemukiman di Das Lematang, Desa Bumiayu, Kabupaten Muaraenim". Laporan Penelitian. Palembang, Balai Arkeologi Palembang.
- (2016) "Persebaran Bangunan Candi pada Bentang Lahan Musi Rawas". Laporan Penelitian. Palembang, Balai Arkeologi Palembang.
- (2017) "Pemukiman Tepian Sungai di Situs Bingin Jungut, Kecamatan Muara Kelingi, Kabupaten Musi Rawas". Laporan Penelitian. Sumatera Selatan, Balai Arkeologi Sumatera Selatan.
- Sevenhoven, J. L. van (1971) *Lukisan tentang Sriwijaya*. Jakarta, Bhatara.
- Sumarna, Y. Gaharu (2009) *Budidaya dan Rekayasa Produksi*. Jakarta, PT. Penebar Swadaya.
- Utomo, Bambang Budi (1993) "Penelitian Arkeologi Tapak (Situs) Percandian Tanah Abang". *Jurnal Arkeologi Malaysia* (6).
- (2009) *Warisan Bahari Indonesia*. Jakarta, Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Yuliati (2016) "Kejayaan Indonesia sebagai Negara Maritim". *Jurnal Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*, 27 (2).
- Wheatley, Paul (1961) *The Golden Khersonese: Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before A. D. 1500*. Kuala Lumpur, University of Malaya Press.
- Westenenk, Louis Constant (1920) "De Hindoe-Javanen in Midden-en Zuid-Sumatra". *Handelingen van het Eerste Congres voor de Taal-Land-en Volkenkunde van Java, Solo, December 1919*. Weltevreden, Albrecht & Co.
- Zuska, Firkawin (1995) "Kebun Agroforest Kemenyan di Tapanuli Utara: Upaya Rakyat Memanfaatkan Sumber Daya Alam Hutan Secara Alami". *Jurnal Antropologi Sosial Budaya ETNOVISI*, 1 (1).

**Sondang Martini Siregar**  
 Balai Arkeologi Palembang  
 siregarsondang@yahoo.com



# Cakrawala Maṇḍala Dwīpāntara: Wawasan Kemaritiman Kerajaan Singhasāri

Atina Winaya

## **Abstract**

*The glory of Singhasāri Kingdom is considered less popular when compared to Majapahit Kingdom, which is known as an empire who united the archipelago of Nusantara. Both kingdoms are known as the big maritime kingdoms in ancient Java. In fact, the idea of “uniting territories” has emerged before Majapahit realm. King Kĕrtanāgara, the last king of Singhasāri Kingdom yet the most famous, is the one who initiated the concept of “unity”. He desired to expand territories of the Mandala, covering all dwīpāntara (areas outside the island of Java). Dwīpāntara, which means “archipelago”, is the embryo of the term Nusantara which is commonly used today. The aim of this paper is to explicate and emphasize historical facts that not only Majapahit Kingdom that plays role in unifying the archipelago of Nusantara, but also Singhasāri Kingdom, which took an important part as the first initiator that place the foundation of the unification idea. This research is using literature studies, including the manuscript of Nāgarakṛtāgama. The result shows that the concept of maṇḍala dwīpāntara (archipelago unification) was actually initiated by the ruler of Singhasāri realm just before the kingdom collapsed and then the Kingdom of Majapahit arise to continue the reign. In Majapahit reign, the execution of unifying territories outside Java had been successfully done and beyond expectation. Territories expansion, which was called Nusantara, was so widespread across the country and then becoming the embryo of Indonesia nation, which wholeness is still felt by the Indonesian people to this day.*

**Keywords:** cakrawala maṇḍala, dwīpāntara, Singhasāri, maritime

**Kata kunci:** cakrawala maṇḍala, dwīpāntara, Singhasāri, kemaritiman

## **1. Pendahuluan**

Dewasa ini, isu mengenai kemaritiman menjadi topik perbincangan hangat yang kerap kali diangkat di dalam berbagai diskusi dan pertemuan ilmiah. Hal tersebut tentunya tidak terlepas dari sembilan agenda prioritas pemerintah Joko Widodo yang dinamakan *Nawa Cita* (dalam bahasa Sansekerta berarti “sembilan harapan”). Kemaritiman merupakan isu terpenting yang disinggung di dalam *cita* pertama, yakni “menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara tri matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim” ([www.kpu.go.id](http://www.kpu.go.id)). Dalam upaya mewujudkan cita tersebut, pemerintah membentuk kementerian koordinator baru, yakni Kementerian Koordinator

Bidang Kemaritiman. Perlu diketahui bahwa isu kemaritiman menjadi penting karena selama ini pembangunan di bidang kemaritiman kurang mendapat perhatian, serta kekayaan bahari Indonesia belum mampu memberikan manfaat yang optimal, bahkan seringkali mengalami pencurian oleh negara lain. Hal tersebut amat disayangkan mengingat kondisi geografis Indonesia yang sebagian besar wilayahnya merupakan lautan.

Pemerintah menyadari bahwa pada hakikatnya Indonesia merupakan negara maritim yang wilayahnya terdiri dari pulau-pulau yang saling dihubungkan oleh lautan. Bahkan, berbagai aktivitas kemaritiman telah dilakukan oleh nenek moyang bangsa Indonesia sejak berabad-abad silam, sehingga tak heran jika mereka mendapat julukan pelaut yang tangguh. Pemerintah juga sadar bahwa aspek historis merupakan salah satu faktor penting yang membentuk Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat. Hal tersebut dapat dilihat melalui tema yang diusung pada penyelenggaraan Rapat Koordinasi Nasional 2017 Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang berlangsung di Jakarta, yakni “*Indonesia Poros Maritim Dunia dari Sumpah Palapa hingga Nawa Cita*” ([www.maritim.go.id](http://www.maritim.go.id)).

Kesadaran akan sejarah merupakan langkah yang sangat baik dalam upaya memperkuat jati diri bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim. Sejarah kemaritiman Indonesia merupakan riwayat yang membanggakan, mengingat para nenek moyang bangsa sejak masa prasejarah telah mampu menciptakan serta mewariskan berbagai pengetahuan dan pengalaman dalam mengeksplorasi laut. Pengetahuan dan wawasan tersebut semakin lama semakin meningkat seiring perkembangan zaman. Memasuki era sejarah, mulai bermunculan kerajaan-kerajaan bercorak maritim di wilayah Nusantara. Dua yang paling terkenal adalah Kerajaan Sriwijaya di tanah Sumatra dan Kerajaan Majapahit di tanah Jawa.

Sriwijaya menduduki lokasi yang amat strategis, khususnya di wilayah pesisir timur Sumatra yang merupakan jalur pelayaran antara India dan Cina (Soemadio, 2010: 65). Perdagangan dengan Cina dan India telah mendatangkan banyak keuntungan, sehingga pada akhirnya Sriwijaya tumbuh menjadi kerajaan yang besar dan kuat. Selain ditakuti oleh musuh-musuhnya, Sriwijaya mampu memenuhi kewajibannya kepada pihak-pihak yang menjalin hubungan dagang dengannya, yakni dengan menjamin keamanan jalur-jalur pelayaran menuju Sriwijaya (Soemadio, 2010: 100). Adapun ketenaran Majapahit tidak perlu diragukan lagi. Majapahit telah dikenal sebagai kerajaan kuna yang “berhasil” mempersatukan wilayah Nusantara melalui gagasan politik yang diusung patih Gajah Mada. Sang patih bersumpah bahwa ia tidak akan *amukti palapa* sebelum dapat menundukkan Nusantara. Dengan kata lain, ia baru akan menikmati *palapa* (rempah-rempah) atau dapat pula diartikan sebagai kenikmatan duniawi jika telah berhasil menaklukkan Nusantara (Utomo, 2007).

Selain dua kerajaan besar itu, tentunya terdapat kerajaan-kerajaan lainnya yang bercorak maritim pula. Hal tersebut sangatlah lumrah, mengingat kondisi geografis yang

didiami merupakan kepulauan yang dikelilingi oleh samudera luas. Apabila kemaritiman merupakan hal yang biasa, namun perlu diakui bahwa konsep pemersatuan pulau-pulau yang tersebar di wilayah Nusantara merupakan hal yang luar biasa. Konsep tersebut merupakan suatu wawasan kemaritiman yang selangkah lebih maju dari masa sebelumnya. Gagasan yang dianggap revolusioner pada masanya itu dipahami oleh masyarakat Indonesia masa kini sebagai buah pemikiran Gajah Mada yang berhasil “mempersatukan” Nusantara yang meliputi hampir seluruh wilayah Indonesia saat ini, yakni daerah-daerah di Sumatra di bagian barat hingga daerah-daerah di Maluku dan Papua di bagian timur, bahkan pengaruh tersebut telah meluas hingga ke beberapa negara tetangga di kawasan Asia Tenggara.

Meskipun demikian, perlu diketahui bahwa sebenarnya gagasan mengenai “mempersatukan” wilayah di luar pulau itu sudah muncul pada masa sebelum beridirinya Kerajaan Majapahit, yakni pada era Kerajaan Singhasāri yang melangsungkan pemerintahannya pada tahun 1222 hingga 1292 M. Gagasan tersebut dicetuskan oleh Raja Kĕrtanāgara yang merupakan raja terakhir, namun yang paling tersohor di Singhasāri. Ia berkeinginan memperluas *cakrawala maṇḍala* ke luar wilayah Pulau Jawa, yang meliputi seluruh *dwīpāntara* (Soemadio, 2010: 463). *Dwīpāntara*, yang berarti “kepulauan antara”, inilah yang menjadi cikal bakal lahirnya istilah Nusantara yang kemudian lazim digunakan hingga saat ini.

Pengetahuan mengenai pencapaian Kerajaan Singhasāri tersebut dapat diketahui melalui bukti-bukti arkeologis yang ditemukan. Kebudayaan materi (*material culture*) yang berasal dari periode Singhasāri cukup banyak ditemui, namun yang berkaitan langsung dengan gagasan “pemersatuan pulau-pulau” sangat sedikit jumlahnya. Tulisan ini bertujuan untuk menguraikan bukti-bukti sejarah, khususnya yang berkenaan dengan tinggalan arkeologis, yang membuktikan bahwa Kerajaan Singhasāri juga merupakan kerajaan yang memiliki wawasan kemaritiman sebagaimana Kerajaan Majapahit. Bukti-bukti arkeologis yang menegaskan hal tersebut di antaranya berupa arca dan karya sastra yang digubah pada masa hampir sezaman.

## 2. Kerajaan Singhasāri

Sebelum memasuki pembahasan utama, kiranya perlu diuraikan secara singkat perjalanan Kerajaan Singhasāri dari awal terbentuknya hingga akhir keruntuhannya agar diperoleh pengetahuan serta gambaran secara umum mengenai situasi kerajaan. Kerajaan Singhasāri berdiri pada tahun 1222 M (1144 Śaka), ditandai dengan penaklukan Daha (Kaḍiri) di timur Jawa. Raja Singhasāri pertama, yakni Ken Angrok, merupakan seorang tokoh yang dikenal cukup fenomenal. Dalam Kitab *Pararaton* yang diduga ditulis pada akhir abad ke-15 M, diceritakan bahwa Ken Angrok merupakan putra Bhaṭāra Brahma yang turun ke bumi dan mencampuri seorang perempuan bernama Ken Endok. Bhaṭāra Brahma berpesan agar Ken Endok tidak boleh bercampur lagi dengan suaminya karena

akan “mengotori” anak yang dikandungnya. Kelak, anak tersebut akan menjadi penguasa di tanah Jawa (Kriswanto, 2009: 13).

Masa muda Ken Angrok dipenuhi dengan petualangan-petualangan liar, seperti mencuri, merampok, membunuh, dan bahkan memperkosa gadis-gadis semasa pengembaraannya dari satu daerah ke daerah lainnya. Di akhir pengembaraannya, Ken Angrok mengabdikan pada seorang *akuwu* bernama Tunggul Ametung di daerah Tumapel. Ia tertarik dengan istri sang *akuwu* yang bernama Ken Dēdēs. Dengan menggunakan sebilah keris buatan Pu Gandring, Ken Angrok membunuh Tunggul Ametung pada saat malam tiba. Ia pun berhasil memperistri Ken Dēdēs sekaligus menjadi *akuwu* Tumapel.

Setelah lama menjabat sebagai *akuwu* di Tumapel, pada suatu hari Ken Angrok didatangi oleh para brahmana dari Daha. Mereka memohon perlindungan Ken Angrok dari tindakan raja Daha yang bernama Dangdang Gēṇḍis (Kērtajaya/Srēngga). Para brahmana dipaksa untuk memuja raja Daha tersebut karena sang raja dapat memperlihatkan dirinya sebagai Bhaṭāra Guru (Śiwa), duduk di ujung tombak yang berdiri. Para brahmana tidak mau memuja sang raja, karena sejak dahulu kala tidak pernah diriwayatkan pendeta brahmana menyembah seorang raja (Hardjowardojo, 1965: 29-30; dalam Munandar, 2016: 132). Para Brahmana kemudian menobatkan Ken Angrok sebagai Raja Tumapel yang bergelar *Śrī Rājasa Sang Amurwabhūmi*. Dengan izin dan restu para brahmana itu pula, ia memakai nama Bhaṭāra Guru, dan mengadakan penyerangan ke Daha untuk melawan Raja Dangdang Gēṇḍis. Ken Angrok beserta bala tentaranya berhasil meluluhlantakkan Daha dan mengalahkan sang raja beserta pasukannya. Berakhirnya era Kadiri menandai lahirnya kerajaan baru, yakni Kerajaan Tumapel (Singhasari). Ken Angrok pun segera menaiki tahta sebagai raja pertama Singhasari sekaligus melahirkan satu wangsa baru, yaitu wangsa Rājasa (*Rājasawangśa*) atau wangsa Girindra (*Girindrawangśa*). Wangsa tersebutlah yang kelak akan menurunkan raja-raja Singhasari dan Majapahit yang berkuasa di tanah Jawa.

Masa awal pergantian tahta raja-raja Singhasari diwarnai dengan berbagai intrik internal. Beberapa raja yang menaiki tahta mendapati singgasananya dengan cara membunuh raja pendahulunya. Ken Angrok dibunuh oleh anak tirinya yang bernama Anūṣapati melalui seorang suruhan. Anūṣapati yang merupakan anak Ken Dēdēs dengan Tunggul Ametung ingin membalaskan dendam atas kematian ayahnya. Sepeninggal Ken Angrok, Anūṣapati menaiki tahta kerajaan. Ia memerintah selama kurang lebih selama dua puluh satu tahun, yaitu dari tahun 1227 hingga 1248 M. Menurut *Pararaton*, lengsernya Anūṣapati juga disebabkan oleh pembunuhan yang didasari oleh motif balas dendam yang dilakukan oleh Tohjaya, yang merupakan anak Ken Angrok dengan Ken Umang. Keterangan tersebut berbeda dengan keterangan yang terdapat dalam Prasasti Mūla-Malurung (1255 M) yang menceritakan bahwa Tohjaya tidak menggantikan Anūṣapati, melainkan menggantikan adiknya yang bernama Narāryya Gunging Bhaya. Pemerintahan Tohjaya amat singkat, yakni hanya selama beberapa bulan saja di tahun 1248 M. Pada masa pemerintahannya,

terjadi pemberontakan orang-orang *Rājasa* dan orang-orang *Sinēlir* yang mengakibatkannya terluka sehingga ia diungsikan dan meninggal di Katanglumbang.

Sepeinggal Tohjaya, Wiṣṇuwarddhana dinobatkan menjadi raja. Ia menjalankan pemerintahannya bersama Mahisa Campaka (Narasinghamūrti) yang merupakan cucu Ken Angrok. Keduanya memerintah bersama bagaikan Madhawa (Wiṣṇu) dan Indra, atau layaknya dua ekor ular dalam satu lubang. Wiṣṇuwarddhana meninggal pada tahun 1268 M dan dicandikan di Weleri sebagai Śiwa dan di Jajaghu sebagai Buddha. Kakawin *Nāgarakṛtāgama* mengisahkan bahwa pada masa pemerintahan Wiṣṇuwarddhana di tahun 1254 M, ia menobatkan anaknya yang bernama Kērtanāgara menjadi raja. Keterangan tersebut didukung oleh Prasasti Mūla-Malurung yang menyatakan bahwa ketika itu Kērtanāgara telah dinobatkan menjadi raja di Daha yang memerintah seluruh daerah Kaḍiri.

Kērtanāgara adalah raja Singhasāri yang sangat terkenal, baik dalam bidang politik maupun keagamaan. Dalam bidang politik, ia dikenal sebagai raja yang mempunyai gagasan perluasan *cakrawala maṇḍala* ke luar Pulau Jawa, yang meliputi seluruh *dwīpāntara*. Adapun dalam bidang keagamaan, ia dikenal sebagai seorang penganut agama Buddha Tantrāyana yang taat. Di Jawa, aliran ini bercampur dengan pemujaan terhadap Śiwa-Bhairawa.

Kakawin *Nāgarakṛtāgama* menggambarkan Kērtanāgara sebagai seorang raja tiada banding di masa lampau. Ia mempunyai pengetahuan yang sempurna di dalam ilmu ketatanegaraan (*sadguna*), ilmu tentang hakikat (*tatwopadeśa*), ilmu pengetahuan dan bahasa, serta patuh dan teguh dalam menjalankan aturan-aturan hukum serta keagamaan. Gambaran tersebut agaknya berbeda dengan uraian di dalam Kitab *Pararaton* yang menceritakan bahwa sang raja gemar meminum minuman keras, suatu perbuatan yang bertentangan dengan *pancasila*. Akan tetapi, rupanya penggambaran tersebut adalah suatu kekeliruan karena pengubah *Pararaton* tidak memahami ajaran Buddha Tantrāyana. Tujuan akhir dari aliran tersebut adalah *sūnyaparamānanda*, yaitu tingkatan hidup sebagai Ādibuddha yang abadi, yang mengecap kebahagiaan tertinggi (*paramānanda*), yang hakikatnya adalah kesunyatan (*sūnyatā*). Tingkatan tersebut dapat dicapai semasa seseorang masih hidup dengan ditahbiskan sebagai Jina (Kērtanāgara ditahbiskan sebagai Jina pada tahun 1289 M). Pada tingkatan itu, seseorang sudah tidak terkena akibat dari *pancakama upabhoga*. Dengan demikian, ia dapat dengan sadar menikmati *pancamakara*, yaitu *maithuna* (hubungan seksual), *madya* (minuman memabukkan), *māmsa* (daging), *matsya* (ikan), dan *mudra* (sikap tangan/tarian).

Selama pemerintahan Kērtanāgara, musuh terkuat yang ia hadapi adalah Kaisar Khubilai Khan dari daratan Cina. Tidak disangka, kekalahannya justru disebabkan oleh perlawanan yang dilakukan oleh raja bawahannya, yakni Jayakatwang yang memimpin di daerah Gēlang- Gēlang. Jayakatwang adalah keturunan Raja Kērtajaya, sehingga ia memiliki ambisi untuk membalaskan dendam leluhurnya kepada Kērtanāgara yang merupakan keturunan Ken Angrok. Penyerangan terhadap Kērtanāgara dilakukan ketika kondisi



kerajaan sedang lengah karena sebagian pasukan Singhasāri sedang berada di Mālayu. Sang raja diserang pada saat melakukan upacara keagamaan bersama para brahmana dalam kondisi mabuk. Dengan gugurnya Kērtanāgara pada tahun 1292 M, maka berakhir pula tahta Kerajaan Singhasāri. Ia dicandikan dengan tiga arca perwujudan, yaitu sebagai Śiwa-Buddha dalam bentuk Bhairawa, Ardhanari, dan Jina dalam bentuk Aksobhya.

### 3. Cakrawala Maṇḍala Dwīpāntara: Wawasan Kemaritiman Kerajaan Singhasāri

Secara harfiah, wawasan kemaritiman dapat didefinisikan sebagai cara pandang seseorang atau institusi terhadap hal-hal yang berkenaan dengan maritim atau laut. Dalam konteks tulisan ini, cara pandang yang dimaksud adalah cara pandang Kerajaan Singhasāri sebagai suatu institusi dalam upaya mengeksplorasi laut agar dapat memberikan manfaat yang lebih besar atau lebih optimal lagi. Laut tidak lagi hanya dipandang sebagai sumber daya alam yang mampu menghasilkan sumber makanan atau jalur transportasi yang menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya, melainkan laut telah dipandang sebagai alat politik yang dapat mempersatukan beberapa wilayah di bawah satu hegemoni.

Selama ini, Kērtanāgara dianggap sebagai raja Singhasāri yang pertama kali memelopori gagasan politik “*cakrawala maṇḍala dwīpāntara*”, yakni mempersatukan pulau-pulau di luar Jawa agar mengakui atau tunduk terhadap satu kepemimpinan. Pada tahun 1275 M, Kērtanāgara mengirimkan ekspedisi bahari ke Kerajaan Malayu dan Campa guna menjalin hubungan diplomatik yang dapat mencegah serangan Kerajaan Mongol ke wilayah Asia Tenggara.

Kiranya pemikiran mengenai pemersatuan pulau-pulau sudah tercetus di benak leluhur Kērtanāgara pada masa pemerintahan raja sebelumnya. Hal tersebut dapat diketahui melalui keterangan yang tertulis pada Prasasti Maribong dan Prasasti Mūla-Malurung yang dikeluarkan oleh Wiṣṇuwarddhana. Prasasti Maribong (1264 M) menyebutkan *swapitāmahāstawanābhinnāsrantakapālaka*, yang berarti “*kakeknya yang telah menentramkan dan mempersatukan dunia*”. Adapun Prasasti Mūla-Malurung menyebutkan pula “kakek (kaki) sang raja yang menyandang nama Śiwa, yang meninggal di bangku emas, yang menjadi pendiri kerajaan, yang menjadi satu-satunya payung bagi seluruh Pulau Jawa, dan yang telah menaklukkan pulau-pulau yang lain” (Soemadio, 2010: 425). Dalam isi prasasti tersebut, kakek Wiṣṇuwarddhana yang dimaksud tidak lain adalah Ken Angrok. Nampaknya gagasan semacam itu sudah mulai dipropagandakan pada masa pemerintahan Ken Angrok, namun bentuk-bentuk realisasinya belum diketahui sampai saat ini karena belum ditemukan bukti-bukti arkeologis yang secara langsung dapat menjelaskan hal tersebut.

Melalui bukti-bukti arkeologis yang ditemukan, diketahui bahwa Kērtanāgara merupakan raja yang berhasil merealisasikan gagasan politik *cakrawala maṇḍala dwīpāntara*. Gagasan tersebut diwujudkan dalam program pemerintah berupa pengiriman armada-

armada kerajaan untuk melakukan ekspedisi bahari ke kerajaan lainnya di luar Pulau Jawa. Program politik tersebut dimotivasi oleh keinginan untuk menggalang kekuatan dalam menghadapi ancaman Kaisar Khubilai Khan di daratan Cina. Khubilai Khan berkuasa dari tahun 1260 M dan mulai mendirikan Dinasti Yuan pada tahun 1280 M. Ia meminta pengakuan kekuasaan dari negara-negara yang sebelumnya mengakui kekuasaan raja-raja Cina dari Dinasti Sung. Apabila terdapat raja yang tidak mau mengirimkan upeti secara baik-baik, maka akan dipaksa dengan kekuatan senjata.

Selain Birma, Kamboja, dan Campa, Jawa juga dijadikan incaran. Utusan Khubilai Khan datang pada tahun 1290 dan 1291 M. Ia menuntut agar seorang pangeran Jawa datang ke Cina sebagai simbol tunduknya Jawa kepada Kaisar Cina. Ancaman tersebut kemudian mengubah pemikiran Kĕrtanāgara. Jika sebelumnya kekuasaan raja-raja di Jawa hanya meliputi lingkungan Pulau Jawa semata (*yāwadwīpamaṇḍala*), maka perluasan *maṇḍala* perlu dilakukan hingga ke luar Pulau Jawa untuk semakin memperkuat kerajaannya. Ia mulai berpikir untuk mengadakan hubungan diplomatik melalui jalur-jalur laut, karena kerajaan-kerajaan yang terletak di pulau lainlah yang menjadi tujuannya. Dengan demikian, sudah tentu armada-armada kerajaan diperkuat agar semakin tangguh dalam menjalankan ekspedisi melintasi samudera.

Ekspedisi Pamalayu yang berlangsung pada tahun 1275 – 1286 M merupakan program politik yang bertujuan untuk menjalin hubungan diplomatik dengan Kerajaan Mālayu di Dharmmaśraya, Pulau Sumatra. Sebuah prasasti pada alas arca Amogapāśha dari Sungai Langsat yang berangka tahun 1286 M memberi petunjuk bahwa Malayu benar-benar tunduk di bawah kepemimpinan Singhasāri. Prasasti tersebut menerangkan bahwa arca Amogapāśha dikirim dengan empat belas pengiringnya, beserta *saptaratna* (tujuh permata), dibawa dari Jawa menuju *Suvarṇabhūmi* dan ditekakkan di Dharmmaśraya. Arca Amogapāśha merupakan pemberian jasa dari Śrī Wiṣwarūpakumāra yang diperintahkan oleh Śrī Mahārājādhirāja Kĕrtanāgara. Pejabat yang mengiringi arca tersebut adalah Rakryān Mahāmantri Dyah Adwayabrahma, Rakryān Sirikan Dyah Sugatabrahma, Samgat Payanan Hang Dipaṅkaradasa, dan Rakryān Dĕmung Pu Wira. Seluruh rakyat Mālayu dari keempat kasta bersuka cita, terutama rajanya, yakni Śrīmat Tribhūwanarāja Mauliwarmmadewa.



Gambar Arca Amogapāśha yang ditemukan di Rambahan, Kabupaten Dharmasraya, Sumatra Barat; sekarang menjadi koleksi Museum Nasional

Melalui tulisan pada prasasti, diketahui bahwa kedudukan Kĕrtanāgara yang diberi gelar *mahārājādhirāja* lebih tinggi daripada Mauliwarmmadewa yang hanya bergelar *maharāja*. Adapun *saptaratna* adalah simbol dari penguasa dunia (*chakrawartin*).

Selain dipahatkan pada alas arca Amogapāsha, terdapat pula prasasti yang dipahatkan pada bagian belakang sandaran arca yang berangka tahun 1347 M. Prasasti yang dikeluarkan oleh Mahārāja Ādityawarmman tersebut berisi keterangan mengenai penyelenggaraan upacara yang bercorak tantrik, yakni pentahbisan arca Buddha dengan nama Gaganaganja, serta pemujaan kepada Jina (Schnitger, 1937; Djafar, 1992; Utomo, 2016: 171). Arca Amogapāsha tersebut mempunyai kemiripan dengan arca-arca bergaya Singhasāri dalam periodisasi abad ke-13 M (Suleiman, 1981: 44). Selain keterangan yang tertera di dalam prasasti, gaya seni arca juga sangat mendukung asumsi bahwa arca tersebut memang benar didatangkan dari Jawa.

*Kathākna muwah narendrā kṛtanāgarānilanakēn, kaṭuṅka kujana, manāma cayarāja cīrṇna rikananṅ çakābda bhūjagoçaçakṣaya pjah, nagāsyabhawa çāka çang prabhū kumon dumona rikananṅ tanah ri malayū.*

*l̥wēs mara bhayanya saṅka rikhadewamūrttinira nūni kālahaṅ ikā.*

*Nāgarakṛtāgama Pupuh 41:5 (Pigeaud, 1960 (Vol.1): 31)*

“Tersebut lagi Prabu Kĕrtanāgara yang membinasakan penjahat bernama Cayaraja dihancurkan pada tahun bhūjagoçaçakṣaya – 1192 (1270 M), tahun saka nagāsyabhawa –1197 (1275 M) sang Prabu memerintahkan menundukkan Mālayu (ekspedisi militer), amat membahayakan namun akibat hormat memuja dewa, sang Prabu mampu mengalahkannya”.

*Nāgarakṛtāgama Pupuh 41:5 (Pigeaud, 1960 (Vol.3): 47)*

Selain Mālayu di Sumatra, Singhasāri juga menjalin hubungan persahabatan dengan Campa (Vietnam sekarang) di Asia Tenggara Daratan. Petunjuk mengenai adanya hubungan tersebut diperoleh melalui keterangan yang terdapat di dalam Prasasti Po Saḅ yang berangka tahun 1306 M. Prasasti tersebut menyebutkan bahwa salah seorang permaisuri raja Campa adalah seorang putri Jawa yang bernama Tapasī. Kemudian terdapat berita asing yang meriwayatkan Raja Jayasinghawarmman III menolak kedatangan tentara Khubilai Khan yang hendak mendarat di Campa untuk menambah perbekalan mereka dalam perjalanannya ke Jawa. Berita lain mengatakan bahwa pada tahun 1318 M, Chĕ Nang, Anak Jayasinghawarmman III mencari perlindungan ke Jawa akibat menderita kekalahan pada saat merebut kembali daerah-daerah di bagian utara dari kekuasaan Annam.

Kakawin Nāgarakṛtāgama menguraikan wilayah-wilayah yang berhasil ditaklukkan Singhasāri di bawah tampuk kepemimpinan Kĕrtanāgara. Pada tahun 1284 M, Kĕrtanāgara menaklukkan pulau yang terletak persis di timur Jawa, yakni Pulau Bali. Wilayah lainnya adalah pulau-pulau yang cukup jauh jangkauannya, seperti seluruh Pahang (Semenanjung

Melayu), seluruh Mālayu (Sumatra), seluruh Gurun (Nusa Tenggara), dan seluruh Bakulapura (Kalimantan). Sunda dan Madura sudah tentu berhasil dikuasainya, karena seluruh daerah di Pulau Jawa tunduk di bawah kekuasaan Raja Kērtanāgara.

*Çākābḍa yama çūnya sūryya diwaça nṛpati muwahamati durjjana, ikaṅ mahiṣa raṅkah atyaya kaṭuṅkānika pinalh iṅ sanāgara, riṅ aṅgawiyānarkka çāka sira motusan kana ri bāli cūrṅnitan, ndatan dwa kawnaṅ ratunya kahaṅaṅ tka i narendrā sakrama.*

*Nāgarakṛtāgama Pupuh 42:1 (Pigeaud, 1960 (Vol.1): 32)*

“Tahun saka yamaçūnyasūryya –1202 (1280 M) saat sang Prabhu membunuh penjahat lagi, yaitu Mahisa Rangkah karena jahat meresahkan negeri, tahun saka riṅaṅgawiyānarkka 1206 (1284 M) Ia mengirim pasukan untuk menaklukkan Bali, tanpa menunda ratunya dapat dikalahkan dan ditawan lalu menghadap sang Prabu sesuai ketentuan.

*Nāgarakṛtāgama Pupuh 42:1 (Pigeaud, 1960 (Vol.3): 48)*

*Ṣamaṅkana nikaṅ digantara paḍāṅabhaya maṛk i jōṅ nareçwara, ikaṅ sa-(110b), kahawat pahang sakahawat, malayu paḍā manuṅkul ādara, muwah sakahawat gurun sakahawat, bakulapura maṅaçrayomaṛk, ndatan liṅṅ i suṅḍa len, maḍura pan satanah i yawa bhakti tan salah.*

*Nāgarakṛtāgama Pupuh 42:2 (Pigeaud, 1960 (Vol.1): 32)*

“Dengan cara ini daerah-daerah lain sama-sama berjuang demi keamanan di bawah naungan sang Prabu, wilayah Pahang, Melayu semuanya tunduk menghormati, juga Gurun, semua wilayah Bakulapura memohon dukungan, Sunda dan Madura jangan disebutkan lagi, seluruh wilayah di tanah Jawa telah tunduk tanpa terkecuali”.

*Nāgarakṛtāgama Pupuh 42:2 (Pigeaud, 1960 (Vol.3): 48)*

Kematian Kērtanāgara menandai berakhirnya era Kerajaan Singhasāri. Dengan demikian, program-program politik yang dicanangkannya berakhir pula. Daerah-daerah yang telah tunduk pada Singhasāri satu per satu melepaskan diri. Akan tetapi, segala pencapaian yang telah diraih Kērtanāgara rupa-rupanya telah memberikan inspirasi bagi penerusnya dalam menjalankan pemerintahan berikutnya.

Kerajaan Majapahit nampaknya mengadopsi konsep pemikiran *Cakrawala Maṅḍala Dwīpāntara* yang digagas oleh Kērtanāgara. Pada awal terbentuknya Kerajaan Majapahit (1293 M), kekuasaannya hanya meliputi daerah-daerah kerajaan lama Singhasāri yang meliputi sebagian timur Jawa. Prasasti Camunda yang berangka tahun 1332 M menguraikan bahwa Tribhūwanottunggadewī telah menguasai seluruh *dwīpantara*. Kiranya istilah tersebut dapat dipahami sebatas wilayah timur Jawa dan Pulau Madura saja, belum merujuk pada istilah Nusantara yang digagas oleh Gajah Mada pada tahun 1334 M (Mulyana, 1979: 141-142).

Langkah Majapahit berikutnya adalah menjangkau pulau-pulau di luar Jawa, yakni Nusantara. Beberapa ahli mendefinisikan Nusantara sebagai pulau (*nusa*) yang berada di antara laut, namun Edi Sedyawati mendefinisikan nusa sebagai daerah-daerah yang berada di tepian laut (bukan merupakan pulau). Gagasan tersebut merupakan program politik Gajah Mada pada saat diangkat menjadi Patih *Amungkubhumi* mendampingi Ratu Tribhūwanottunggadewī. Ia bersumpah tidak akan *amukti palapa* sebelum dapat menundukkan Nusantara, namun realisasi seutuhnya baru dapat terlaksana pada saat pemerintahan Hayam Wuruk yang merupakan puncak kebesaran Kerajaan Majapahit. Pada pertengahan abad ke-14 M, Majapahit telah berhasil menguasai wilayah dalam jangkauan yang sangat luas, yakni meliputi Sumatera, Kalimantan, Semenanjung Tanah Melayu, serta daerah-daerah di timur Jawa, seperti Bali, Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku, dan Papua (Mulyana, 1979: 146).

#### 4. Penutup

Kerajaan Singhasāri memiliki wawasan kemaritiman yang telah maju pada zamannya. Laut tidak lagi dipandang sebagai lingkungan alamiah semata yang mampu menghasilkan sumber pangan atau merupakan jalur transportasi dan perdagangan yang menghubungkan antar pulau, melainkan merupakan alat politik yang mampu mempersatukan beberapa wilayah kerajaan yang tersebar di berbagai pulau agar tunduk di bawah satu tampuk kepemimpinan (*cakrawala maṇḍala dwīpāntara*). Hegemoni kala itu bukan merupakan sistem pemerintahan terpusat yang berkuasa secara penuh mengendalikan jalannya pemerintahan kerajaan-kerajaan atau daerah-daerah yang ditaklukkannya, melainkan hegemoni yang bersifat pengakuan atas kekuasaan Singhasāri. Tujuan utama hubungan diplomatik tersebut adalah untuk menggalang kekuatan politik sekaligus militer dalam menghadapi ancaman musuh dari daratan Cina.

Gagasan mengenai pemersatuan wilayah antar pulau diduga telah dipropagandakan sejak raja pertama Singhasāri berkuasa, namun bukti-bukti arkeologis yang menunjukkan realisasi gagasan tersebut merujuk pada masa pemerintahan akhir Singhasāri di bawah kepemimpinan Kērtanāgara. Pencapaian Kerajaan Singhasāri di bidang kemaritiman telah menorehkan prestasi yang amat membanggakan pada masanya. Bahkan riwayatnya tak luput dicatat di dalam Kakawin *Nāgarakṛtāgama* yang digubah pada pemerintahan berikutnya. Kiranya wawasan kemaritiman yang bernuansa politik tersebut telah menginspirasi pemerintahan selanjutnya dalam upaya menaklukkan pulau-pulau dalam cakupan wilayah yang lebih luas, yakni Nusantara.

Saat ini, Nusantara merupakan istilah yang lazim digunakan untuk menyebut seluruh wilayah kepulauan Indonesia. Meskipun memiliki konteks yang berbeda di masa lalu dan masa kini, namun Nusantara dapat diartikan secara mudah sebagai pulau-pulau yang bersatu di dalam satu kesatuan. Betapa pencapaian-pencapaian yang telah diraih nenek



moyang bangsa Indonesia berhasil memberikan inspirasi yang sungguh relevan di dalam pembentukan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Tak dapat dipungkiri bahwa sejarah telah meriwayatkan bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim yang tangguh. Pengetahuan mengenai hal tersebut perlu diangkat ke permukaan dan dipropagandakan secara terus menerus agar masyarakat Indonesia, khususnya generasi muda, memahami perjalanan bangsa yang amat erat kaitannya dengan kemaritiman, sehingga dengan sendirinya jati diri sebagai bangsa maritim dapat terbentuk. Bangsa maritim sepatutnya adalah bangsa yang mampu memberdayakan potensi laut yang dimilikinya secara optimal, baik untuk tujuan politik, ekonomi, ataupun tujuan lainnya guna mendatangkan kemajuan dan kesejahteraan bagi segenap rakyatnya.

### **Daftar Pustaka**

- Kriswanto, Agung. 2009. *Pararaton Alih Aksara dan Terjemahan*. Jakarta: Wedatama Widya Sastra.
- Mulyana, Slamet. 1979. *Nagarakretagama dan Tafsir Sejarahnya*. Jakarta: Bhratara.
- Munandar, Agus Aris. 2016. *Hitawasana: Studies on Indonesian Archaeology*. Jakarta: Wedatama Widya Sastra.
- Pigeaud, Theodore G. Th. 1960. *Java in the 14th Century: A Study in Cultural History (Vol. I)*. Leiden: The Hague – Martinus Nijhoff.
- . 1967. *Literature of Java (Vol. III)*. Leiden: The Hague – Martinus Nijhoff.
- Soemadio, Bambang, dkk. 2010. *Sejarah Nasional Indonesia: Zaman Kuno (Edisi Pemutakhiran)*. Jakarta: Balai Pustaka
- Suleiman, Satyawati. 1981. *Sculptures of Ancient Sumatra*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Utomo, Bambang Budi. 2016. *Pengaruh Kebudayaan India dalam Bentuk Arca di Sumatera*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Utomo, Wahyu Danang. 2007. “Politik Nusantara Gajah Mada: Persatuan Nusantara di Bawah Panji Majapahit”, dalam *Desawarnana Buletin Arkeologi* No. 4: 38-40.

### **Website**

- [http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI\\_MISI\\_Jokowi-JK.pdf](http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI_MISI_Jokowi-JK.pdf). Diakses 1 Juli 2017.
- <https://maritim.go.id/pembukaan-rakornas-2017-indonesia-poros-maritim-dunia-dari-sumpah-palapa-hingga-nawacita>. Diakses 1 Juli 2017.

**Atina Winaya**  
Pusat Penelitian Arkeologi Nasional  
[atina.winaya@gmail.com](mailto:atina.winaya@gmail.com)

# Rock-Art Perahu: Data Baru Kajian Maritim Awal di Kalimantan Selatan

**Bambang Sugiyanto**

## **Abstract**

*Kalimantan is one of the provinces on the island of Kalimantan, which has quite big potencies to bear prehistoric sites. Most of the prehistoric sites are located in the karst region along the Meratus mountain range. Among the new data found during prehistoric researches are pictures of boats painted on the walls of caves in the karst region. The black coloured paintings of boats are new data that can be used in understanding the development process of boat-making technology and sailing tradition in South Kalimantan in the past. This research was carried out using descriptive method with induction reasoning, by direct observation in the field, followed by comparative study and literature study to uncover the mystery behind the depiction of boats. The result is hoped to reveal the meaning and significance of the boat pictures and make an assumption about the relative chronology or the time the pictures were made.*

**Keywords:** pictures of boats, karst, prehistoric, Meratus mountain range

**Kata kunci:** gambar perahu, karst, gua prasejarah, Pegunungan Meratus

## **1. Pendahuluan**

Kajian Maritim merupakan sesuatu yang baru dalam kegiatan penelitian arkeologi di Kalimantan, termasuk di wilayah Kalimantan Selatan. Subyek kajian maritim dalam hal ini lebih bersifat sosial-budaya, yaitu segala pemikiran, pandangan, perilaku manusia beserta semua benda budaya yang terkait dengan kehidupan manusia yang kaitannya dengan laut. Menurut Edi Sedyawati, kajian maritim dapat dilaksanakan berdasarkan tema kajian seperti: kosmopologi dan mitologi yang berkenaan dengan laut, taksonomi kelautan, dan teknologi perkapalan serta pelayaran (Sedyawati 2005, 4). Menurut Mundarjito, kajian maritim dapat dilakukan pada tiga golongan besar, yaitu: 1. Benda-benda arkeologis, baik yang berada di laut dan di darat; 2. *Artifact, feature*, dan *ecofact*, yang bernilai sejarah; 3. Masyarakat yang kini masih hidup di laut dan di pantai. Ketiga golongan sumber daya budaya Maritim ini perlu dikaji untuk memberikan kemungkinan kepada kita untuk mengetahui dan memahami sistem ideologi, sistem sosial, dan sistem teknologi dari masyarakat pendukungnya (Mundarjito 2005, 8-9).

Penjelasan di atas, memberikan gambaran yang jelas bahwa kajian maritim dapat dilakukan pada sumber daya budaya maritim baik yang di laut maupun di darat, berupa artefak, fitur, dan ekofak. Salah satu artefak budaya maritim yang baru-baru ini ditemukan adalah gambar-gambar perahu dengan warna hitam pada beberapa dinding gua di Kawasan Karst Mantewe, Kabupaten Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan (Sugiyanto *et al.* 2016). Secara umum, penemuan gambar-gambar pada dinding gua di wilayah Kalimantan Selatan, khususnya pada Kawasan Karst Mantewe terjadi pada tahun 2012, dan baru diteliti secara serius 2013.

Gambar-gambar pada dinding gua dengan warna hitam ini, mempunyai banyak variasi bentuk. Ada gambar yang tidak diketahui bentuknya, dan yang jelas bentuk gambarnya. Gambar perahu merupakan salah satu bentuk gambar yang jelas, selain gambar tokoh manusia dan binatang, serta bentuk geometris lainnya. Gambar yang sesuai dengan kajian maritim adalah gambar-gambar perahu yang ditemukan pada situs Liang Kacamata (Sugiyanto *et al.* 2016).

## **2. Permasalahan**

Permasalahan yang menarik untuk diajukan dalam penulisan artikel ini adalah

1. Bagaimana bentuk gambar perahu pada dinding gua di Kalimantan Selatan?
2. Apa makna dan arti dibalik pembuatan gambar perahu tersebut pada masa lalu?
3. Kapan gambar perahu itu dibuat?

Ketiga permasalahan di atas, menarik untuk dibahas sebagai upaya untuk mengetahui sejarah perkembangan budaya maritim pada masa lalu dan sejarah teknologi perkapalan di wilayah Kalimantan Selatan.

## **3. Pembahasan**

Budaya maritim identik dengan teknologi perkapalan dan pelayaran. Teknologi perkapalan dan pelayaran berkembang pesat pada Masa Sejarah, yaitu pada masa berkembangnya kerajaan-kerajaan Hindu-Budha di Indonesia. Relief gambar perahu yang ada pada Candi Borobudur merupakan salah satu bukti perkembangan teknologi perkapalan dan pelayaran pada masa itu. Bagaimana dengan masa sebelum sejarah atau masa prasejarah? Apakah teknologi perkapalan dan pelayaran belum dikenal pada masa prasejarah?

Penelitian prasejarah yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Kalimantan Selatan pada kawasan karst di Kecamatan Mantewe, Kabupaten Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan, menemukan adanya indikasi kegiatan maritim pada Masa Prasejarah. Indikasi itu muncul dari penemuan gambar-gambar perahu dengan warna hitam pada dinding-dinding gua di Situs Liang Kacamata dan Liang Susu. Kedua situs gua ini berada pada satu kawasan karst

yang sama, hanya berbeda bukit karst dengan jarak lurus sekitar 1 km. Gambar perahu di Situs Liang Kacamata dilukiskan pada dinding gua sebelah kiri saat kita memasuki situs. Kondisi gambar-gambar perahu di sini sangat memprihatinkan, karena sudah bercampur dengan coretan vandalisme lainnya.

Ada 3 buah gambar perahu dengan warna hitam pada dinding Liang Kacamata, yang menariknya digambarkan salah satunya dengan tokoh manusia di atasnya. Penggambaran tokoh manusia ini sangat menarik, karena digambarkan dengan posisi berdiri dengan sebilah senjata digambarkan pada bagian pinggangnya. Bentuk senjata yang digambarkan menyerupai bentuk hulu keris atau pedang, karena digambarkan dengan pelindung genggam tangan.

Hasil pengamatan yang lebih cermat, menunjukkan bahwa gambar-gambar perahu itu kemungkinan besar dibuat oleh masyarakat penghuni gua yang sudah mengenal metalurgi (logam). Senjata yang ada pada pinggang seorang tokoh yang digambarkan di atas perahu menjadi penanda kronologi relatif tersebut. Masa logam merupakan masa yang lebih maju jika dilihat dari tingkat kemampuan dan teknologi yang dikuasai manusia. Kemungkinan besar, pembuatan perahu pada masa itu sudah menggunakan alat-alat dari bahan logam seperti yang tergambarkan pada dinding gua di Situs Liang Kacamata.

Sementara bentuk perahu yang digambarkan pada Situs Liang Kacamata semuanya terlihat masih sederhana. Bentuk gambar itu dapat disimpulkan sebagai penggambaran bentuk perahu yang digerakkan dengan dayung (tenaga manusia). Tiada gambar perahu yang dilengkapi dengan layar pada situs ini.



Foto 1. Gambar perahu dan manusia dengan senjata terselip di pinggangnya di Liang Kacamata 1.

Sumber: Balai Arkeologi Kalimantan Selatan.

Bentuk gambar perahu dengan layar ada pada situs Liang Susu. Penggambaran perahu pada Liang Susu sangat jelas menggunakan layar sebagai sarana untuk menangkap angin yang akan menggerakkan perahu tersebut. Perahu layar di Liang Susu digambarkan dengan lebih maju, meskipun bentuk dan posisi layar ada beberapa yang tidak tepat letaknya. Kemungkinan besar, gambar perahu layar pada Liang Susu ini dibuat pada masa yang lebih muda jika dibandingkan dengan pembuatan gambar perahu di Liang Kacamata.

Ekskavasi yang dilakukan pada kedua situs di atas memperlihatkan data temuan yang cukup berbeda. Tespit yang dilakukan pada teras Liang Kacamata memperlihatkan

data hunian prasejarah yang cukup intensif, berupa pecahan batu (tatal), serpih, bilah, dan beberapa fragmen gerabah. Artinya, Situs Liang Kacamata memang digunakan sebagai tempat tinggal pada masa prasejarah. Sementara tespit yang dilakukan pada ruangan di dalam Liang Susu, tidak menemukan artefak apapun. Kenyataan ini kemungkinan besar dipengaruhi oleh morfologi Liang Susu sebagai gua sungai bawah tanah. Pada musim kemarau, kondisi Liang Susu mengering dan bisa dimasuki sampai jauh ke dalam. Kondisi ini akan berbeda sekali pada musim penghujan, semua ruangan Liang Susu akan dipenuhi dengan air sungai bawah tanah yang cukup jernih dan dalam. Ketinggian air sungai bawah tanah ini masih bisa kita lihat bekas-bekasnya pada dinding gua yang ada gambar perahu layarnya.

Penemuan gambar perahu ini memunculkan banyak pertanyaan seputar teknologi perkapalan dan pelayaran pada masa lalu. Mungkinkah manusia prasejarah yang masih tinggal di dalam gua-gua sudah mempunyai kemampuan membuat perahu? Perhitungan kronologi umur lukisan yang akan membuktikan apakah benar bahwa kemampuan membuat perahu dan teknologi pelayaran sudah dikuasai manusia prasejarah pada saat mereka masih tinggal di dalam gua-gua. Teknologi perkapalan dan pelayaran ini ditengarai dikembangkan

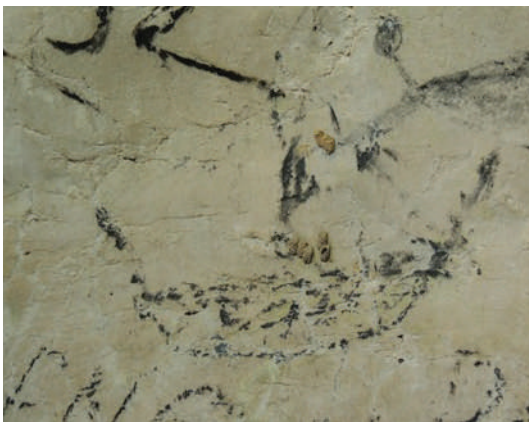


Foto 2. Gambar perahu sederhana di Liang Kacamata.  
Sumber: Balai Arkeologi Kalimantan Selatan.

oleh kelompok penutur Bahasa Austronesia yang penyebarannya meliputi kawasan yang sangat luas, termasuk di dalamnya adalah Pulau Kalimantan.

Selepas Masa Glasiasi, Kalimantan yang pernah bergabung dengan Benua Asia, Sumatera, dan Jawa dengan nama Paparan Sunda, mulai terpisah menjadi sebuah pulau besar. Kondisi ini menyebabkan munculnya keperluan akan sarana transportasi, untuk menghubungkan

daerah pedalaman dengan pesisir melalui jalur sungai besar dan kecil di Pulau Kalimantan. Pada saat Kalimantan masih menjadi bagian dari “paparan Sunda”, pergerakan kelompok manusia hampir semuanya dilakukan dengan berjalan kaki. Teknologi perkapalan kemungkinan besar diperkenalkan oleh kelompok manusia bertutur Bahasa Austronesia, yang merambah masuk ke hutan pedalaman Kalimantan melalui daerah pesisir (Bellwood 2000, 198).

Sekitar 5.000 tahun lalu, kelompok manusia berbahasa Austronesia ini masuk ke pedalaman Kalimantan melalui jalur sungai-sungai dengan menggunakan perahu (Petersen 2001, 25). Perahu-perahu yang mereka gunakan pada awalnya adalah bentuk perahu



atau rakit yang digerakkan dengan tangan (dayung). Perkembangan selanjutnya, dayung sebagai penggerak perahu mulai digabungkan dengan teknologi angin dengan bentuk “layar perahu”. Dengan menggunakan layar, pergerakan perahu lebih cepat dan lebih ekonomis jika dibandingkan dengan menggunakan dayung. Teknologi perahu layar ini pada umumnya dilakukan pada daerah pesisir dan laut, sementara untuk pelayaran di sungai-sungai masih lebih banyak menggunakan “dayung” sebagai tenaga penggerak.

Geoffery Irwin menduga bahwa daerah perairan antara Philipina – Indonesia bagian utara hingga daerah Melanesia menjadi semacam koridor pelayaran bagi komunitas manusia bertutur Bahasa Austronesia awal. Di sepanjang koridor ini lah, mereka berlatih dan mempraktekkan berbagai teknologi pelayaran baru, sehingga kemampuan berlayar masyarakat berpenutur bahasa Austronesia berkembang pesat (Utomo 2016, 13-14). Selanjutnya dijelaskan bahwa sarana angkutan air yang paling awal pada masyarakat bertutur Bahasa Austronesia adalah rakit-rakit bambu, kemudian berkembang menggunakan balok-balok kayu yang digabungkan. Balok-balok kayu ini kadangkala di ceruk pada bagian dalamnya, sehingga menyerupai “kano”.



Foto 3. Gambar perahu layar di Liang Besar. Sumber: Balai Arkeologi Kalimantan Selatan.

Bentuk perahu pada awalnya sangat sederhana, yaitu berasal dari batang pohon yang cukup besar dan panjang. Batang pohon itu dipahat bagian tengahnya sehingga menimbulkan sebuah lubang yang panjang sepanjang batang pohonnya. Kedua bagian ujung batang pohon dipahat dan dibentuk sesuai dengan keinginan mereka, menjadi buritan dan ujung perahu. Menurut Petersen ada dua tipe perahu yang dibuat dengan proses ini, yaitu perahu yang diperoleh dari batang pohon yang dibelah dua, dan perahu yang diperoleh langsung dari satu batang pohon utuh (Petersen 2001: 5). Untuk menggerakannya, mereka

membuat “dayung” dari batang kayu lainnya yang lebih kecil. Bentuk dayung ini dibuat dengan bagian bawah melebar untuk dapat mengambil tenaga penggerak perahu dari air. Perahu-perahu jenis ini masih bisa dijumpai pada kelompok etnis yang ada di Papua sekarang. Proses pembuatan perahu ini, menjadi dasar pembuatan perahu yang sekarang berkembang pesat di Kalimantan pada umumnya. Lunas perahu (dasar) tetap dibuat atau dibentuk dari batang pohon yang khusus dipahat bagian tengahnya. Proses berikutnya adalah penambahan papan-papan kayu untuk membuat dinding-dinding perahu dan bagian tengahnya yang akan digunakan sebagai tempat duduk penumpang dan pengemudi perahu.

Perahu seperti ini lah yang kemungkinan besar dikenal pertama kali oleh kelompok manusia prasejarah yang tinggal di dalam gua-gua di wilayah Tanah Bumbu. Gambar-gambar perahu sederhana yang ada pada dinding gua-gua di kawasan tersebut menjadi saksi bisu kehadiran teknologi perkapalan dan pelayaran di Kalimantan Selatan. Mereka bergerak secara lambat dari pesisir pantai menuju ke daerah pedalaman, melalui sungai-sungai besar dan kecil. Lokasi favorit mereka adalah kawasan karst yang berada di sekitar daerah aliran sungai, sehingga dapat dengan mudah dijangkau dengan bantuan teknologi pelayaran menggunakan perahu. Kemudian setelah menemukan gua atau ceruk serta kawasan karst yang sesuai dengan yang mereka harapkan, mereka memutuskan untuk tinggal di dalam kawasan tersebut dengan menghuni salah satu gua atau ceruk. Selama tinggal di dalam gua-gua ini, mereka tetap mengembangkan sistem perburuan binatang dan pengumpulan (peramuhan) sumber bahan makanan alternatif lain yang bisa didapatkan dari lingkungan hutan di sekitar gua tempat tinggal mereka.

Teknologi pembuatan perahu yang tergambarkan pada dinding gua-gua pada kawasan karst Mantewe, menjadi catatan penting bahwa masyarakat prasejarah pada masa itu sudah mempunyai teknik yang cukup maju. Teknologi pembuatan perahu ini kemudian berkembang terus sampai masa-masa awal sejarah di Kalimantan Selatan. Petersen menyatakan bahwa pembuatan perahu (jukung) di dataran rendah Barito telah berkembang sejak zaman besi sekitar abad ke 6 - 7 Masehi. Pada masa itu, terdapat bukti dari para linguist bahwa orang Maanyan yang bermukim di dataran rendah Barito mampu melakukan pelayaran sampai ke Madagaskar. Jenis perahu yang bagaimana yang mereka pergunakan untuk melakukan perjalanan tersebut, masih belum bisa dijelaskan (Petersen 2001, 1).

Berdasarkan pada uraian pembahasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa temuan budaya rock-art yang terlukis pada dinding-dinding gua pada kawasan karst Mantewe, merupakan hasil karya manusia prasejarah yang tinggal di dalam gua-gua pada masa lalu. Mereka ini diyakini sebagai kelompok manusia Ras Mongolid berdasarkan pada pengamatan ciri-ciri morfologi terhadap rangka penguburan yang ditemukan di situs Liang Bangkai 10 dan Liang Ulin 2 (Sugiyanto et al. 2015). Kelompok manusia Mongolid ini

kemungkinan besar sudah mengenal dan mempunyai kemampuan dalam membuat perahu (jukung) dari bahan batang kayu utuh panjang. Kemampuan membuat perahu ini tercermin pada gambar-gambar perahu yang ada pada dinding-dinding gua di kawasan karst Mantewe. Mulai dari perahu sederhana sampai yang menggunakan layar digambarkan secara jelas di situs tersebut. Penggambaran perahu pada dinding-dinding gua itu cenderung dilakukan pada zaman logam, merujuk pada gambaran senjata logam yang diselipkan pada pinggang sosok gambar manusianya.

Maksud penggambaran perahu itu kemungkinan besar didasari oleh keinginan untuk mengenang perjalanan yang pernah mereka lakukan sampai menemukan tempat tinggal mereka pada kawasan karst tersebut. Kemungkinan lain adalah keyakinan kuat tentang perahu yang mendasari kehidupan mereka, sehingga mereka merasa perlu dan harus menggambarkan perahu tersebut. Selain itu, penggambaran perahu secara sederhana itu secara tidak langsung memberikan bukti valid tentang kemajuan dan tingkat teknologi yang sudah mereka capai pada masa lalu.

Kemampuan membuat kapal atau teknologi perkapalan ini pada akhirnya berkembang pesat di bumi Kalimantan, khususnya Kalimantan Selatan. Hampir semua kelompok etnis yang ada di Kalimantan Selatan bisa membuat perahu (jukung) sendiri, bahkan pada masyarakat Banjar kemudian berkembang secara pesat dengan “budaya sungai”nya.

#### **4. Penutup**

Penjelasan panjang di bagian sebelumnya telah memberikan gambaran kepada kita, bahwa budaya maritim yang berkembang pada masyarakat Kalimantan Selatan saat ini mempunyai akar budaya yang sangat panjang. Kemampuan tersebut diawali dari manusia penghuni gua-gua pada kawasan karst di sekitar Pegunungan Meratus. Kondisi geografis di sekitar kawasan karst Pegunungan Meratus 5.000 tahun lalu, kemungkinan besar masih berupa teluk yang besar. Kondisi ini tidak menjadi hambatan untuk kelompok manusia prasejarah saat itu. Mereka sebelumnya sudah mempunyai kemampuan membuat dan mengendarai perahu sederhana, sehingga mereka dapat melakukan perjalanan dari dan antar pulau dalam wilayah kepulauan Nusantara. Mereka masuk ke Kalimantan melalui daerah pesisir kemudian melewati muara-muara sungai sampai pada kawasan karst tertentu di Kalimantan. Perjalanan panjang ini lah yang ingin dikenang, dan yang kemudian telah digambarkan pada dinding-dinding gua dimana mereka tinggal.

Gambar perahu yang sederhana merupakan bentuk gambar perahu yang paling awal diketahui dan bisa dibuat oleh mereka. Gambar perahu yang lebih muda adalah gambaran perahu dengan sosok manusia yang menyelipkan sebuah senjata logam di pinggangnya. Bisa disimpulkan bahwa kemampuan membuat perahu ini berkembang sejak awal kedatangan sampai pada masa logam awal. Gambaran tersebut menimbulkan pertanyaan: apakah pada masa logam, masih ada kelompok manusia prasejarah yang tinggal di dalam gua-gua?

## Daftar Pustaka

- Bellwood, Peter (2000) *Prasejarah Kepulauan Indo-Malaysia*. Edisi Revisi. Jakarta, PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Mundarjito (2005) Pelestarian Sumberdaya Budaya Maritim Indonesia. Dalam Edi Sedyawati (ed.) *Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim*. Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Nonhayati bekerjasama dengan Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya. Jakarta, Departemen Kelautan dan Perikanan RI kerjasama dengan Universitas Indonesia. hlm. 7 – 12.
- Petersen, Erik (2001) *Jukung dari Dataran Rendah Barito*. Banjarmasin, Banjarmasin Post Grup.
- Sedyawati, Edi (2005) Kajian Maritim Aspek Sosial-Budaya: Ragam dan Peluangnya, dalam Edi Sedyawati (ed.) *Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim*. Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Nonhayati bekerjasama dengan Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya. Jakarta, Departemen Kelautan dan Perikanan RI kerjasama dengan Universitas Indonesia. hlm. 1 – 6.
- Utomo, Bambang Budi (2016) *Warisan Bahari Indonesia*. Jakarta, Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Sugiyanto, Bambang et al. (2016) Penelitian Survei dan Ekskavasi Kawasan Karst di Desa Dukuhrejo, Kecamatan Mantewe, Kabupaten Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan, *Laporan Penelitian Arkeologi*. Banjarbaru, Balai Arkeologi Kalimantan Selatan.
- (2015) Penelitian Survei dan Ekskavasi Gua Hunian pada Bukit Lancip dan sekitarnya, Desa Dukuhrejo, Kecamatan Mantewe, Kabupaten Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan. *Laporan Penelitian Arkeologi*. Banjarbaru, Balai Arkeologi Kalimantan Selatan. Belum diterbitkan.

**Bambang Sugiyanto**  
Balai Arkeologi Kalimantan Selatan  
bsugiyanto67@gmail.com

# Rekonstruksi Kehidupan Maritim pada Masa Mataram Kuna Berdasarkan Data Relief Candi Borobudur

Yudi Suhartono

## **Abstract**

*The geographic condition of Indonesia, which is surrounded by many islands and oceans, influences the lifestyle of its people, in this case utilizing maritime resources to support their daily life. This condition has long been occurred, including among people in the Old Mataram Kingdom, which ruled in Java during 8th – 10th centuries. The portrayal of the exploitation of maritime resources can be seen in some reliefs of the Borobudur Temple. On the reliefs of the Borobudur Temple, there are scenes depicting people catching fish, bring them, and sell them. The fish were caught using traditional utensil called kepis and also fishing net, which are still being used until nowadays. The maritime life depicted on the Borobudur reliefs reveals means of transportation in form of a different kind of ship. There are also scenes portraying calm and wavy seas and the natural resources in them. The scenes depicting fishermen and ship, which are among the components of maritime life, indicate that during the Old Mataram period people exploited the environment condition around them to support their life. Data from the reliefs of the Borobudur Temple are the initial data that can be used to catch sight of the maritime life in Indonesia in the past.*

**Keywords:** maritime resources, fishermen, ship, relief, Borobudur Temple

**Kata kunci:** sumberdaya maritim, nelayan, perahu, relief, Candi Borobudur

## **1. Pendahuluan**

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17.508 pulau (citra satelit terakhir menunjukkan 18,108 pulau) termasuk 9.638 pulau yang belum diberi nama dan 6.000 pulau yang tidak berpenghuni. Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan panjang garis pantai lebih dari 81.000 km serta luas laut sekitar 3,1 juta km<sup>2</sup> sehingga wilayah pesisir dan lautan Indonesia dikenal sebagai negara dengan kekayaan dan keanekaragaman hayati (*biodiversity*) laut terbesar di dunia dengan memiliki ekosistem pesisir seperti mangrove, terumbu karang (*coral reefs*) dan padang lamun (*sea grass beds*) (Dahuri et al. 1996).

Kondisi geografis Indonesia demikian mempengaruhi pola hidup masyarakatnya, dalam hal ini memanfaatkan sumberdaya maritim untuk mendukung kehidupannya. Pesisir laut, danau dan sungai memiliki peran dan pengaruh bagi manusia untuk di tinggali dan membentuk komunitas karena lingkungan tersebut menawarkan kesempatan untuk mendapatkan suplai makanan, menjelajah dan berkomunikasi dengan komunitas lain dan bahkan berdagang. Lingkungan sungai, danau dan lahan bahan telah menjadi lokasi tempat



tinggal manusia yang paling populer. Dari penelitian arkeologi yang dilakukan, banyak artefak yang ditemukan pada lingkungan tersebut baik sepanjang garis pantai maupun lingkungan rawa yang berlumpur pada lahan basah ([arenas.kemdikbud.go.id/](http://arenas.kemdikbud.go.id/)). Adanya temuan arkeologi pada daerah pesisir laut danau dan sungai menunjukkan pemanfaatan sumberdaya maritim telah dilakukan masyarakat Indonesia pada masa lalu. Selain artefak arkeologi, data relief pada bangunan candi juga bisa memberi gambaran pemanfaatan sumberdaya maritim untuk kehidupan manusia pada masa lalu termasuk pada masa Mataram Kuna yang berkuasa di Jawa sekitar abad VIII – X M.

Menurut Hasan Djafar, sejauh ini belum ada bukti otentik tentang Mataram Kuna sebagai kerajaan maritim. Relief kapal yang ada di Candi Borobudur masih menyimpan misteri, apakah kapal-kapal itu milik Kerajaan Mataram Kuna atau hanya kapal kecil milik saudagar Jawa. Mataram Kuna adalah kerajaan yang berbasis ekonomi agraris. Kondisi alam yang subur membuat kerajaan itu mengalami surplus pangan. Karena itu, Mataram Kuna mengembangkan perdagangan. Namun, kehidupan masyarakat maritim tetap ada karena didukung oleh kondisi lingkungan tempat mereka tinggal, walau mungkin belum sampai pada tarapan sebuah negara. Data adanya kehidupan maritim ini ditunjukkan pada beberapa panil relief di candi Borobudur yang menjadi pokok pembahasan pada makalah ini.

Candi Borobudur terletak di Desa Borobudur, Kecamatan Borobudur, Kabupaten Magelang, Propinsi Jawa Tengah. Candi Borobudur merupakan peninggalan dari masa Kerajaan Mataram Kuna. Candi Borobudur dibangun oleh seniman-seniman handal di zaman pemerintahan seorang raja dari dinasti besar yang pernah berkuasa di Jawa pada abad VIII – X AD, Dinasti Sailendra. Prasasti Kayuwungan (824 M) yang ditemukan di Karang Tengah (Parakan, Temanggung) mengidentifikasi bahwa Candi Borobudur dibangun oleh Samaratungga, yang pada masa pemerintahannya (803-827 M) juga dikenal dengan sebutan Rakai Warak Dyah Manara (Nugrahani 2012).

Candi Borobudur mempunyai tinggi 42 m sebelum dipugar dan 35,4 m setelah dipugar dengan panjang sisi 121,70 m dan lebar sisi 121,40 m. Luas permukaan keseluruhan 21893 m<sup>2</sup> dengan 55000 m<sup>3</sup> andesit sebagai penyusun struktur, serta sepuluh tingkatan dari bawah ke atas dengan teras pertama sampai teras ketujuh berbentuk persegi dan teras selanjutnya berbentuk lingkaran.

Candi Borobudur dihiasi dengan 1460 panil relief cerita, 1212 panil relief dekoratif simbolis, dan 504 arca Buddha pada empat penjuru mata angin. Secara keseluruhan luas dinding yang tertutup relief adalah 2500 m<sup>2</sup>. Disadari atau tidak ungkapan-ungkapan dalam relief Candi Borobudur mempunyai hubungan yang erat dengan masyarakat, baik unsur yang ada dan hidup pada masyarakat (Atmadi 1979, 198). Hal tersebut terbukti pada beberapa panil relief yang menunjukkan aktivitas keseharian yang sampai saat ini masih dapat dijumpai pada lingkungan candi, diantaranya adalah relief orang yang sedang membajak sawah maupun relief yang mencerminkan keadaan alam sekitar. Relief pada dinding Candi

Borobudur dibaca dari kanan ke kiri, sedangkan cerita-cerita yang dipahatkan pada sisi dalam pagar langkan dibaca dari kiri ke kanan. Oleh Soekmono hal ini disebabkan karena penghormatan terhadap dewa, pusat candi harus berada pada sebelah kanan (Soekmono 1977, 51). Pada relief candi Candi Borobudur juga digambarkan aktivitas keseharian lain yang terkait dengan kehidupan maritim. Aktivitas kehidupan maritim itu dapat dilihat pada beberapa panil pada relief cerita Karmawibangga, relief cerita Lalitavitara, relief cerita Awadana dan relief cerita Jataka.

## 2. Pembahasan

Secara umum penggambaran relief di candi Borobudur yang terkait dengan kehidupan maritim ada 3 (tiga) komponen yaitu gambaran sumberdaya maritim, mata pencarian (nelayan) dan alat transportasi (kapal).

### 2.1 Gambaran Sumberdaya Maritim

Pada candi Borobudur terdapat relief yang menggambarkan kondisi laut pada masa Mataram Kuna dan memperlihatkan sumberdaya yang ada di dalamnya. Gambaran keadaan laut tersebut terlihat pada relief Jataka di pagar langkan tingkat 1 sisi timur, dalam adegan cerita tentang seekor kura-kura sebanyak 4 panil relief.

Panil relief 1 menggambarkan kura-kura di dalam lautan. Ditengah-tengah gelombang lautan ada beberapa ekor binatang laut, dan diantaranya ada dua ekor kura-kura yang besar. Kura-kura yang kecil memanjat pada punggung kura-kura yang besar dan binatang-binatang yang lainnya berenang di sekelilingnya; antara lain Ikan, kura-kura dan seekor ikan hiu.

Panil relief 2 memperlihatkan ada sebuah kapal layar yang besar. Muallimnya berdiri di atas geladak belakang yang ditinggikan, pelaut-pelaut lainnya memegang erat pada tiang layar dan tali-talinya, seorang merangkak pada dinding kapal dan ditolong oleh teman lainnya untuk masuk ke dalam. Kecelakaan kapal tersebut disebabkan oleh binatang laut raksasa yang berenang dengan moncongnya terbuka menganga ke arah kapal.



Foto 1. Panil relief 1 cerita seekor kura-kura



Foto 2. Panil relief 2 cerita seekor kura-kura

Panil relief 3 memperlihatkan di dalam lautan, disitu ada beberapa ekor ikan, kura-kura yang berenang kearah kanan. Kura-kura itu sedang menyelamatkan kecelakaan para pelaut yang mengalami kecelakaan. Pelaut-pelaut ini duduk diatas leher, punggung kura-kura sambil menyandarkan diri pada kakinya dan menyelamatkan diri lebih erat.

Panil relief 4 menggambarkan di sudut kanan bawah ada sebagian relief lautan, di dalamnya ada ikan-ikan, diatas tanah ditepi yang berkarang duduk kura-kura menghadap kekiri. Di depannya duduk pelaut-pelaut yang tertolong jiwanya menyatakan banyak terima kasihnya kepada kura-kura itu. Dengan latar belakang pepohonan membuktikan kejadian tersebut adalah mereka di daratan.



Foto 3. Panil relief 3 cerita seekor kura-kura

Penggambaran kondisi lautan ditunjukkan pada keempat panil relief di atas, Dalam panil relief no, 2 dan no. 3 diperlihatkan kondisi laut bergelombang yang bisa mengakibatkan permasalahan pada kapal yang melewatinya. Selain itu panil relief juga memperlihatkan sumberdaya maritim yang ada di dalamnya seperti ikan termasuk seekor ikan hiu dan beberapa kura-kura. Gambaran mengenai kondisi sumberdaya maritm juga digambarkan pada relief Lalitavistara. Ada tiga panil relief yang menggambarkan kondisi laut atau sungai dalam kondisi tenang dengan sumberdaya yang ada di dalamnya terutama ikan. Ketiga panil itu hanya merupakan bagian dari ketiga panil yang ada.



Foto 4. Panil relief 4 cerita seekor kura-kura

Adanya beberapa relief yang menggambarkan kondisi lautan atau

sungai di atas memperlihatkan bahwa masyarakat pada Masa Mataram Kuna dekat dengan kehidupan maritim dan menunjukkan adanya potensi sumberdaya maritim yang begitu besar seperti ikan yang bisa dimanfaatkan untuk mendukung kehidupan mereka.

## 2.2. Mata Pencaharian

Gambaran adanya mata pencarian sebagai nelayan terlihat pada relief Karmawibangga panil no. 1, 109 dan panil 118. Pada Panil no. 1 identifikasi figur menampakan beberapa orang memegang kepis (alat penangkap ikan yang terbuat dari bambu). Pada bagian lain seseorang memanggul ikan yang diikat pada sebuah tongkat.



Foto 5. Bagian dari 3 panil di relief Lalitavistara yang menggambarkan sumberdaya maritim

Gambaran yang menunjukkan nelayan terlihat pada relief Karmawibangga panil no. 109. Adegan cerita menangkap ikan dan hukumnya. Relief ini menggambarkan 2 orang memegang jala, dua orang lainnya memanggul ikan yang diikat pada sebatang tongkat, bagian lainnya terlihat orang-orang dimasukan kedalam periuk di atas tungku (hukum sebab akibat).

Adanya orang menangkap ikan (nelayan) juga digambarkan pada relief Karmawibangga panil no. 118. Adegan berburu, berladang dan menangkap ikan. Relief ini menggambarkan pohon pisang yang sedang berbuah, ada padi, kelapa. Di bagian lain tiga orang pemburu, seorang memegang tombak, dua orang lainnya memegang panah. Di bagian lain seseorang menangkap ikan (memegang kepis), bagian lainnya seseorang memanggul ikan yang diikat pada sebatang tongkat.



Foto 6. Panil no. 1 Relief Karmawibangga

Penggambaran nelayan pada masa kerajaan Mataram kuna pada relief candi Borobudur menunjukkan pada masa itu pekerjaan menangkap ikan (nelayan) merupakan salah satu mata pencaharian utama masyarakat. Ketiga panil relief di atas nampak jelas melukiskan cara menangkap ikan, membawa dan menjualnya. Dari alat menangkap ikan yang dipakai memperlihatkan bahwa alat menangkap ikan yang dipakai pada masa lalu, masih digunakan pada masa sekarang dengan cara tradisional. Jala dan kepis yang digunakan



sebagai alat menangkap ikan masih dapat kita lihat pada saat ini, kedua alat tersebut masih dipakai walaupun sudah ada alat menangkap ikan menggunakan mesin dan peralatan modern. Hal lain yang diungkap pada panil-panil relief di atas, adalah adanya aktivitas jual beli, dengan ikan sebagai salah satu komoditas yang diperjualbelikan. Namun dalam panil relief tersebut, tidak dapat dijelaskan apakah proses jual beli tersebut dengan uang atau apakah hanya pertukaran barang dengan barang.

Dari ketiga panil relief Karmawibangga bisa memperlihatkan adanya aktivitas nelayan yang memanfaatkan sumberdaya maritim untuk menunjang kehidupan mereka.



Foto 7. Panil no. 109 Relief Karmawibangga



Foto 8. Panil no. 118 relief Karmawibangga

### 2.3. Alat Transportasi (Kapal)

Salah satu ciri kehidupan maritim adalah alat transportasi laut berbentuk kapal, yang berfungsi sebagai alat penghubung antar pulau. Selain itu kapal juga digunakan untuk sarana angkut untuk pelayaran, perdagangan, penangkap hasil laut dan lain sebagainya.

Pada relief candi Borobudur terdapat relief kapal yang berjumlah 10 buah, tergambar di beberapa relief cerita. Menurut Lopian (2008, 21), Relief kapal pada Candi Borobudur bisa dikategorikan kedalam tiga jenis bentuk kapal (1) perahu lesung, (2) kapal besar tidak bercadik, (3) kapal besar bercadik.

Beberapa ahli pelayaran dan perdagangan kuno, seperti Maguin, Knaap, maupun Lopian menyebutkan bahwa gambaran kapal bercadik pada relief Candi Borobudur bisa jadi merupakan cikal bakal *kun lun po* atau *junk java* yang di masa awal pelayaran antar

samudra digunakan untuk menjelajah ke berbagai benua. Dengan kata lain, kemungkinan kapal bercadik telah ada jauh sebelum Candi Borobudur dibangun dan telah menginspirasi berbagai bentuk kapal dibelahan dunia yang lain. Kapal bercadik bisa jadi kapal pelopor pelayaran antar samudra pelaut Nusantara yang kemudian kembali dibuktikan dalam ekspedisi jalur cinnamon yang dipimpin Beale. Pada hakekatnya inti dan makna dari pelayaran kapal Borobudur bukan hanya sekedar rekonstruksi budaya bahari dan romantisme kejayaan dimasa lalu, namun yang lebih penting adalah pelayaran tersebut merupakan suatu upaya konservasi kreatif budaya bahari yang kini mulai hilang dalam alam pikiran dan budaya masyarakat Nusantara (Batubara, 2013)

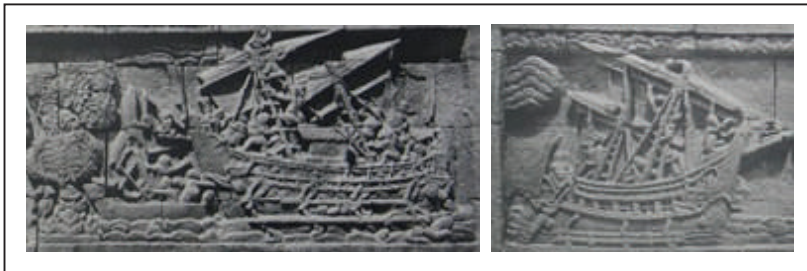


Foto 9. Relief Kapal di 2 buah panil relief Awadana

Adanya alat angkut berbentuk kapal ini menunjukkan bahwa kehidupan masyarakat maritim sudah berkembang pada masa kerajaan Mataram Kuna. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat pada waktu bisa memanfaatkan kondisi lingkungan sekitar dengan membuat peralatan untuk mendukung kehidupan mereka.



Foto 10. Relief kapal di relief Lalitavistara.

Berdasarkan relief kapal yang terpahat di candi Borobudur, dapat diduga bahwa masyarakat mataram kuna sudah bisa memahami teknologi pembuatan kapal dan teknik pelayaran. Hal ini tidak terlepas dari kondisi lokasi geografis, yang mana laut menjadi jalur transportasi yang penting sebagai urat nadi kehidupan yang berpengaruh secara langsung bagi hajat hidup masyarakat. Hal ini yang kemungkinan mendorong masyarakat untuk menguasai teknologi kapal.



### 3. Penutup

Kehidupan maritim di Indonesia sudah berlangsung sejak lama, termasuk pada masa kerajaan Mataram Kuna yang berkuasa di Jawa abad VIII – X M. Hal ini terlihat dari data relief yang ada di candi Borobudur yang bisa menggambarkan adanya kehidupan masyarakat maritim pada masa itu. Pada relief candi Borobudur terdapat beberapa relief yang menggambarkan keadaan laut atau sungai yang mengandung potensi sumberdaya seperti ikan dan kura-kura. Penggambaran kondisi ini memperlihatkan bahwa pada masa itu, potensi sumberdaya ikan sangat banyak dan melimpah. Hal ini diikuti dengan kesadaran masyarakat waktu itu untuk menjaga dan memelihara sumberdaya yang ada. Hal ini bisa dilihat dari penggambaran pada relief yang menunjukkan di dekat sumber air masih banyak tumbuh pepohonan dan banyak hewan yang bergantung pada sumberdaya tersebut. Hal lain yang mendukung dalam memanfaatkan sumberdaya maritim, seperti menangkap ikan, masyarakat masa lalu menggunakan peralatan tradisional seperti jala dan kepis, sehingga tidak merusak lingkungan sekitar sumberdaya yang ada. Kondisi berbeda dengan masyarakat sekarang, yang mana dalam menangkap ikan dan sumberdaya laut lainnya, menggunakan peralatan yang dapat merusak lingkungan seperti bom ikan, kapal pukat dan lain sebagainya. Seharusnya masyarakat sekarang belajar dari kearifan nenek moyang dalam menjaga dan memanfaatkan sumberdaya maritim yang ada di lingkungan mereka.

Kehidupan maritim lainnya pada Masa Mataram Kuna adalah penggunaan kapal sebagai alat transportasi laut untuk keperluan hidup manusia. Selain itu data relief juga menunjukkan bahwa laut memiliki peranan yang penting bagi masyarakat waktu itu, yang dibuktikan penggambaran kondisi laut cukup banyak di relief Candi Borobudur. Keberadaan relief kapal dan nelayan menandakan adanya interaksi manusia terhadap laut, manusia bisa memanfaatkan potensi yang ada untuk melanjutkan hidup mereka.

Data yang ada di relief Candi Borobudur merupakan data awal yang bisa digunakan untuk merekonstruksi kehidupan maritim pada masa Mataram Kuna. Namun demikian perlu dilakukan kajian menyeluruh dari berbagai aspek sebagai upaya merekonstruksi secara utuh kehidupan maritim pada masa kerajaan Mataram Kuna.

### Daftar Pustaka

- Anonim (2014) *Cerita Bergambar Relief Jataka Borobudur*. Magelang, Balai Konservasi Borobudur.
- Atmadi, Pramono (1979) "Beberapa patokan Perancangan Bangunan Candi: Penelitian melalui Ungkapan Bangunan pada Relief Candi Borobudur". *Pelita Borobudur Seri C No. 2*. Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Proyek Pelita Pemugaran Candi Borobudur.

- Batubara, Asyhadi Mufsi (2013) Mengingat Dan Melupakan Museum Kapal Samudraraksa Sebagai Ruang Konservasi Kreatif Budaya Maritim. *Jurnal Konservasi Cagar Budaya Borobudur* 7 (2).
- Istiyarti (2008) Relief Cerita Binatang di Candi Borobudur sebagai Sarana Pendidikan Moral. Tesis. Program Pascasarjana, Program Studi Pendidikan IPS. Universitas Negeri Semarang.
- Kusen (1985) *Kreativitas dan Kemandirian seniman Jawa dalam Mengolah Pengaruh Budaya Asing, Studi Kasus Gaya Seni Relief Abad 9-15 Masehi*. Jogyakarta, Javanologi.
- Lapian, A. B. (2008) *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara: Abad Ke-16 dan 17*. Jakarta, Komunitas Bambu.
- Munandar, Agus Munandar (2009) Relief Jataka-Avadana dan Makna Pemahatan di Candi Borobudur”. Dalam *Jataka Makna dan Pesan Moral*. Magelang, Balai Konservasi Peninggalan Borobudur.
- Nugrahani, D. S. (2012) “ Karmawibangga: Peringatan bagi Perilaku Manusia”. dalam *Adegan dan Ajaran Hukum Karma pada Relief Karmawibangga. Borobudur*. Balai Konservasi Borobudur
- Rahmah, dkk. (1994) *Jenis Mata Pencapaian pada relief Karmawibangga Candi Borobudur*. Balai Studi dan Konservasi Borobudur.
- Santika, Hariani. (2012) “Relief Karmawibangga di Candi Borobudur: Identifikasi Adegam dan Ajaran Hukum Karma”, dalam *Adegan dan Ajaran Hukum Karma pada Relief Karmawibangga*. Borobudur, Balai Konservasi Borobudur.

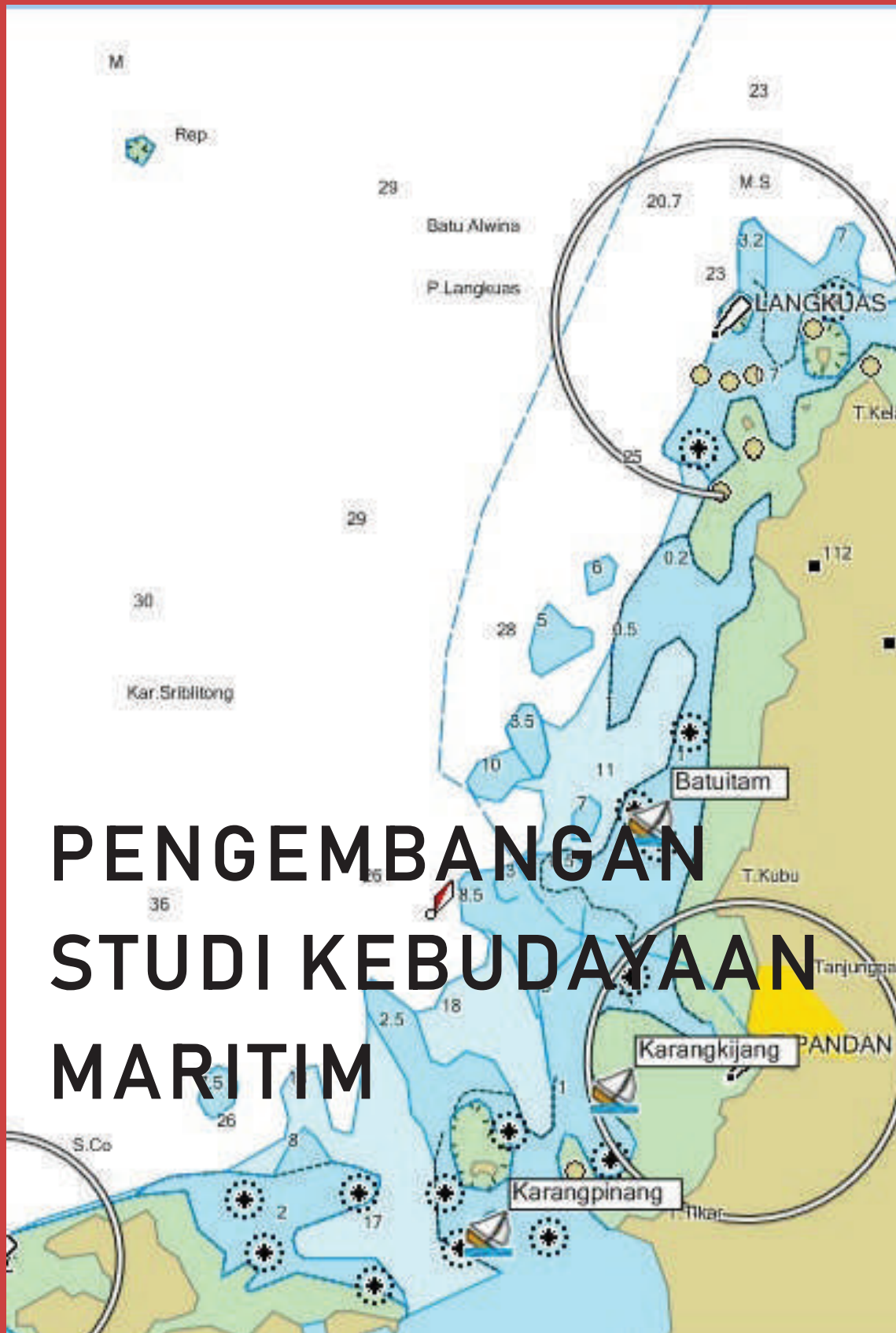
### **Website**

- [http://arkenaskemdikbud.go.id/contents/read/article/845fyk\\_1493777027/pada-lingkungan-seperti-apa-arkeolog-maritim-bekerja](http://arkenaskemdikbud.go.id/contents/read/article/845fyk_1493777027/pada-lingkungan-seperti-apa-arkeolog-maritim-bekerja)
- <http://travel.kompas.com/read/2014/01/11/1550031/Candi.Borobudur.Jejak.Maritim.Dinasti.Sailendra>.

**Yudi Suhartono**  
 Balai Konservasi Borobudur  
 yudi.suhartono@gmail.com



# PENGEMBANGAN STUDI KEBUDAYAAN MARITIM



# Mengenal Kehidupan Budaya Maritim Nusantara melalui Kajian Peninggalan Bawah Airnya

Lucas Partanda Koestoro

## **Abstract**

*The study of the Nusantara archaeological underwater is still very limited, but through the object of archeology, many things can be learned to portray the life of the past. The possibilities and expectations are quite large considering the activities of human life from time to time have resulted in various residual facilities and waste activities in various forms of waters. Good handling of the collected archaeological data will certainly provide a very meaningful contribution in answering various questions about archaeological and maritime history of the archipelago that until now, many of which have not been solved. Therefore the things that should be the target of the study are not only remains from the lifetime of modern humans in history, but also sites that in his time was once inhabited by prehistoric man.*

**Keywords:** *underwater archaeological remains, maritime archaeology, Nusantara maritime culture*

**Kata kunci:** peninggalan arkeologi bawah air, arkeologi maritim, kebudayaan maritim Nusantara

## **1. Pendahuluan**

Tekad pemerintahan Indonesia saat ini adalah membangun kekuatan maritim yang kuat. Ini karena adanya kesadaran bahwa geografis Indonesia sebagian besar berupa laut dengan segala potensi dan permasalahannya. Bahwa selama ini potensi kemaritiman seakan disepelekan dan tidak dimanfaatkan dengan baik, hal itu disebabkan visi pemimpin Indonesia selama ini lebih fokus ke daratan sehingga kebijakan, dukungan anggaran, dan politik di sektor kemaritiman terabaikan. Wilayah dengan jumlah pulau lebih dari 17.000 pulau ini juga diwarnai keindahan alam, serta kekayaan hayati yang melimpah. Semua memperlihatkan bahwa sektor kemaritiman memiliki potensi ekonomi yang tinggi, bahkan melimpah, dan bila dioptimalkan pemanfaatannya akan menghasilkan pendapatan besar serta menjadi kekuatan ekonomi yang mampu menjadikan bangsa Indonesia lebih kuat.

Arah pembangunan maritim dalam Nawacita yang dicanangkan oleh Presiden Jokowi adalah mengembangkan semua potensi kemaritiman melalui pengembangan kapasitas ilmu pengetahuan dan teknologi, serta sumber daya alam dan manusia untuk mengembalikan kedaulatan maritim Indonesia. Oleh karena itu pemerintah Indonesia saat ini tengah berfokus melakukan program-program di bidang kemaritiman. Visinya



adalah mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Keterlibatan berbagai sektor di pemerintahan, swasta, maupun partisipasi masyarakat harus lebih ditingkatkan.

Terkait hal tersebut, arkeologi sebagai sebuah cabang ilmu pengetahuan juga harus mampu mendukung tekad pemerintahan Indonesia dalam membangun kekuatan maritim yang kuat. Itu dimulai dengan upaya pengenalan jati diri masyarakat Indonesia. Harus dimengerti bahwa upaya memahami jati diri berkaitan dengan aspek kebudayaannya, perekonstruksian sejarah budaya sejak masa prasejarah sampai masa kolonial dan pengaruh budaya modern yang berlangsung di Nusantara sangat diperlukan. Peninggalan yang ada akan memberikan gambaran kebudayaan yang telah dan masih berlangsung, sekaligus merupakan potensi dalam upaya pengembangannya bagi berbagai kepentingan. Perekonstruksian dilakukan juga dalam upaya pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya tentang kebudayaan bagi masyarakat Indonesia pada umumnya.

Dalam konteks arkeologi pula kita diingatkan bahwa ruang jelajah manusia sejak dahulu hingga saat ini bukan hanya wilayah daratan saja. Hal itu di sebabkan sebagian besar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia justru merupakan wilayah perairan dan bukan wilayah daratan. Adapun kegiatan manusia di wilayah perairan ini dapat di pelajari dari data sejarah dan itu tidak terbatas hanya tentang hubungan antar permukiman pantai atau sungai melainkan juga hubungan antar pulau, regional maupun internasional, baik dalam hubungan perniagaan, sosial, dan politik.

Objek kaji dalam arkeologi adalah peninggalan kebudayaan masa silam yang tidak berupa keterangan-keterangan tertulis. Dalam kaitannya dengan hal tersebut arkeologi dapat disebut membatasi diri pada zaman prasejarah, namun dari zaman sejarah kuna juga banyak peninggalan yang tidak berupa keterangan tertulis yang menjadi bukti penting dari kebesaran satu kebudayaan. Demikianlah dapat dikatakan bahwa arkeologi di Indonesia tidak bergerak di bidang prasejarah semata melainkan juga di bidang sejarah kuna. Ini juga dapat diartikan bahwa yang condong ke antropologi budaya akan mengutamakan prasejarah sedangkan yang bertahan pada sejarah akan memusatkan perhatian pada sejarah kuna. Dalam perjalanannya, dari kacamata hukum di Indonesia, benda cagar budaya – bagian dari objek kaji arkeologis – adalah benda purbakala yang telah berumur lebih dari 50 tahun.

Kumpulan sisa sarana dan limbah kegiatan di wilayah perairan itu adalah peninggalan bawah air yang merupakan salah satu bentuk objek arkeologi yang amat penting untuk mengungkapkan kehidupan masa lampau manusia. Tidak saja dapat dianggap sebagai peninggalan yang mengandung banyak informasi tentang tata cara hidup manusia, objek dimaksud juga harus dilihat sebagai bukti pencapaian cipta karsa, rasa, dan karya manusia di masa lampau. Karenanya, data ini dipandang amat berpotensi dalam mengungkapkan kembali aspek perilaku (*behavior*) maupun khasanah pengetahuan (*cognition*) para pembuatnya.

Dalam hubungannya dengan hal itu maka lingkup pengkajian peninggalan bawah air bermula dari survei dan ekskavasi pada situs-situs bangkai perahu, sampai pada ekskavasi atas pelabuhan, kota/kampung yang tenggelam, bahkan penelitian atas peninggalan pada bentang perairan tertutup/kecil seperti danau dan kolam-kolam buatan, juga sumur-sumur upacara pada suku bangsa tertentu. Oleh karena itu yang menjadi sasaran aktivitas ini bukan saja tinggalan yang berasal dari masa hidup manusia modern pada masa sejarah melainkan pula situs-situs yang pada masanya pernah dihuni oleh manusia prasejarah (Marx 1990).

## **2. Potensi Tinggalan Bawah Air di Indonesia bagi Perkembangan Ilmu Pengetahuan**

Untuk mengetahui potensi kajian tinggalan bawah air di Indonesia, maka dalam kesempatan ini di sampaikan beberapa hal yang berhubungan dengan aktivitas kehidupan manusia dan alam dari masa ke masa yang telah menghasilkan sisa sarana dan limbah kegiatan di berbagai bentuk perairan. Ini terkait dengan berbagai tinggalan yang merupakan dokumen sejarah budaya bangsa yang berada di bawah permukaan air.

### **2.1 Masa Prasejarah**

Hasil kegiatan penelitian selama ini menunjukkan bahwa manusia berbudaya pertama diduga berasal dari Daratan Sunda – yang meliputi Kalimantan, Jawa, Sumatra, dan Semenanjung Malaya yang menyatu dengan daratan Asia – yang berkembang menjadi bangsa Austronesia yang menyebar ke lebih setengah belahan bumi ini, ke daratan Asia hingga Mesopotamia, dan Filipina hingga ke Pasifik. Melelehnya es di kutub pada sekitar 8000 tahun yang lalu menyebabkan muka air laut naik hingga setinggi 150 meter, oleh karena itu pusat peradaban bangsa Austronesia yang diperkirakan berada di sekitar Pulau Natuna dan Selat Sunda hingga Selat Malaka tenggelam. Ketika itu mereka meyebar, ada yang ke Asia Selatan hingga ke wilayah Mesopotamia. Ada yang ke utara, ke Taiwan dan Jepang serta ke timur hingga Pasifik. Pendapat ini masih di perdebatkan, sehingga ada usulan agar dilakukan penelitian di daratan yang tenggelam itu yang memanjang di sekitar Selat Sunda, terus ke Selat Malaka hingga Laut Cina Selatan. Ini adalah upaya mencari jawaban atas tidak ditemukannya manusia purba di daratan tinggi Sumatra melainkan di Jawa.

Bahwa penelitian di perairan Indonesia telah membuktikan adanya garis Wallacea yang memisahkan daratan Sunda, Sahul, dan daerah Wallacea diperkuat dengan keterangan bahwa di daerah Wallacea pada sekitar 8000 tahun yang lalu juga telah di huni manusia purba. Mereka sampai kesana dengan mengarungi laut sehingga dapat disebut bahwa manusia kepulauan pertama di dunia adalah manusia Indonesia.

Persebaran Austronesia dapat dianggap sebagai fenomena penting yang memberikan landasan “kebhinnekatunggalikan” budaya dan bangsa Indonesia sehingga dapat dikatakan menjadi etnogenesis bangsa Indonesia. Meskipun terdapat keragaman fisiologis kelompok-

kelompok masyarakat tersebut tetap masih menunjukkan keseragaman budaya yang cenderung lebih bersifat universal. Keseragaman budaya inilah yang menjadi dasar budaya Nusantara.

Bahwa di beberapa pulau di jumpai berbagai objek arkeologis, baik yang berupa gerabah, benda-benda logam, dan sebagainya dipercaya sebagai bukti adanya perdagangan – tukar-menukar maupun jual-beli – yang mengandalkan perairan sebagai prasarana perhubungan. Itu tidak saja berkenaan dengan nekara atau bejana misalnya, melainkan juga benda-benda lain berupa barang pecah-belah berbahan tanah liat maupun perhiasan-perhiasan berbahan logam.

Pada masa yang lebih kemudian, keberadaan moda transportasi air berupa sisa bangkai perahu dijumpai pula di beberapa lokasi pesisir timur Sumatra maupun pesisir utara Jawa. Ini berkenaan juga dengan perahu-perahu dari abad ke-4, dari masa yang bukti pertulisan karya budaya masyarakatnya belum didapat. Sebagai objek kajian tinggalan bawah air, semua tinggalan bawah air di lokasi tersebut tentu memerlukan penanganan yang lebih intensif.

## **2.1 Masa Sejarah**

Setelah melewati masa prasejarah, Nusantara memasuki zaman sejarah yang untuk mudahnya – melalui keberadaan prasasti di Kalimantan Timur – dikatakan bermula sekitar abad ke-5. Ketika itu interaksi budaya yang cukup intensif telah berlangsung. Perubahan dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat Indonesia terjadi melalui proses akulturasi. Perubahan di maksud antara lain tampak jelas dalam bidang agama dan seni (bangun).

### **2.2.1. Masa Hindu-Buddha Indonesia**

Sejak permulaan tarikh Masehi pelayar dan pedagang bangsa India telah mengarungi lautan di sebelah timur India, tinggal untuk beberapa lama di berbagai tempat berlabuh, bahkan ada juga yang menetap. Lama-kalamaan ini memunculkan beberapa kelompok orang-orang yang kelak menyiarkan kebudayaan Hindu-Buddha di tempat tersebut. Selanjutnya kebudayaan Hindu-Buddha tumbuh sedemikian rupa sehingga merupakan kebudayaan baru yang berdiri dan memiliki corak tersendiri.

Masyarakat Nusantara mengadakan hubungan dagang tersebut tidak hanya dengan orang-orang India saja karena orang-orang Cina juga melakukan hubungan yang cukup intensif di belahan utara Nusantara. Selain itu berdasarkan keterangan juga dari sumber-sumber Arab, Cina, dan Eropa yang memberitakan tentang rempah-rempah, diketahui bahwa pada abad-abad pertama Masehi dunia pelayaran dan perdagangan Nusantara juga telah banyak berhubungan dengan dunia luar.

Pada sekitar abad ke-7 Sriwijaya tumbuh menjadi pusat perdagangan yang penting di bagian barat Nusantara dengan tempat-tempat vital di bawah pengaruhnya yang menjadi tempat persinggahan perahu-perahu layar dari Asia Timur ke Asia Barat

dan selanjutnya ke Eropa. Dapat dikatakan bahwa sumber-sumber kuna lebih banyak membicarakan kerajaan ini dibandingkan kerajaan sezaman di Jawa. Boleh jadi bahwa hal itu disebabkan letak geografisnya yang strategis di bandingkan dengan keletakan Jawa yang dapat dikatakan agak memojok.

Bukti hubungan dagang melalui jalur pelayaran cukup besar. Sisa bangkai perahu abad ke-9 di perairan Tanjungpandan, Pulau Belitung di wilayah Provinsi Bangka-Belitung yang berada pada kedalaman sekitar 17 meter, berdasarkan atas faktor-faktor teknik konstruksi, bentuk badan perahu, dan material konstruksi memunculkan dugaan bahwa itu adalah jenis perahu dhow Arab atau India. Panjang moda transportasi air itu sekitar 17--18 meter dengan lebar sekitar 6,5 meter. Muatannya berupa keramik Changsha kiln di Provinsi Hunan, Cina (Flecker 2000).

Temuan itu – kita dapat mengibaratkannya sebagai kapsul waktu - membuktikan bahwa Dinasti Tang di Cina telah menghasilkan barang dagangan secara massal dan mengeksportnya lewat laut dengan menggunakan juga perahu-perahu milik orang Arab atau Persia. Bangkai perahu itu menggambarkan kondisi perniagaan yang menghubungkan Timur Tengah dan Cina melalui India dan pelabuhan-pelabuhan antara, termasuk di wilayah perairan Nusantara.

Dalam perjalanannya, Jawa juga memiliki peran penting. Sejak abad ke-9 Jawa menjadi tempat persinggahan para pedagang perantara yang menghubungkan pusat penghasil rempah-rempah di bagian timur Nusantara dengan pusat perdagangan internasional di belahan barat Nusantara. Dalam bidang politik, pada abad ke-13 kekuasaan di Jawa yang sebelumnya dipegang oleh Singasari kelak beralih ke Majapahit.

Adapun di Sumatra, situs Kotacina di Medan memperlihatkan perannya sebagai sebuah mata rantai pelayaran dan perniagaan maritim inter-regional di antara Quanzhou di Cina Selatan melalui Selat Malaka yang sampai ke Srilangka, India, bahkan Timur Tengah hingga ke Laut Merah. Aktivitas di pesisir itu jelas mengikutsertakan masyarakat pedalaman Sumatra karena hasil hutan dan hasil bumi lainnya dari wilayah itu, dan berlangsung setidaknya pada masa pertengahan, sekitar abad ke-11 hingga abad ke-14.

Cerita lisan mengungkapkan usaha Gajah Mada dalam mempersatukan Nusantara. Armada Majapahit dikirim untuk menaklukkan Palembang, Tumasik, dan menguasai perairan di perbatasan Laut Jawa dan Selat Makassar, Sukadana, Banjarmasin, Kutei, Maluku, dan sebagainya (Dulaurier 1846; Slametmulyana 1979). Menggunakan bandar-bandar di sepanjang pantai utara Jawa sebagai basisnya, Majapahit dapat dikatakan menguasai bidang maritim yang di warisi dari Sriwijaya (Manguin 1983). Catatan ini juga dapat diketahui berdasarkan sumber asing, yakni catatan perjalanan maupun *roteiros*. Sebagaimana diketahui, *roteiros* adalah buku pandu laut yang dibuat antara lain oleh pemandu laut Portugis yang mengenal perairan Nusantara. Dokumen ini merupakan laporan Portugis tentang pelayaran berabad-abad penjelajahannya (Manguin 1984).

Pengaruh budaya India yang masuk ke Indonesia mengakibatkan terjadinya perubahan dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat melalui proses akulturasi. Namun pengaruh itu tidak menjangkau seluruh bagian Nusantara, adapun yang terjangkau itupun tidak pada intensitas yang sama. Penetrasi budaya yang tidak merata dan faktor lingkungan yang berbeda memacu tumbuhnya keragaman budaya. Nusantara bagian barat memperoleh pengaruh yang lebih kuat dan menjadi dominan dari bagian lain yang cenderung dipandang sebagai objek subordinasinya, baik dalam bidang ekonomi, politik, sosial dan budaya.

### **2.2.2. Masa Islam**

Berakhirnya masa Hindu-Buddha Nusantara tidak berarti bahwa secara otomatis diganti masa Islam. Pada posisi politis memang pergantian ini dapat terjadi, seperti berakhirnya kekuasaan Kerajaan Majapahit yang digantikan oleh munculnya Kerajaan Demak sebagai kerajaan bercorak Islam pertama di Jawa. Namun secara kultural jelas bukan hal yang mudah untuk mencari penanda identitas yang muncul menggantikannya.

Bersamaan dengan berkembangnya pelayaran dan perdagangan yang dilakukan di bawah pengaruh Kerajaan Majapahit – yang dapat di katakan sebagai kerajaan agraris yang semi maritim – semakin berkembang pula pengaruh Islam di Nusantara. Di Jawa, perdagangan laut yang menguntungkan itu berlangsung bahkan jauh sebelum abad ke-15. Dapat di duga bahwa aktivitas itu berkaitan pula dengan penyebaran agama Islam yang mula-mula berlangsung di kalangan pedagang dan pelaut (Graaf & Pigeaud 1985). Ini diikuti dengan berkembangnya kota-kota pelabuhan, khususnya di sepanjang pesisir utara Jawa. Bahkan pada abad ke-16, salah satu kota dagang yang penguasanya telah memeluk agama Islam, Demak, muncul sebagai pusat perdagangan yang kuat. Pengaruhnya juga cukup kuat ke belahan timur Nusantara.

Pengaruh budaya dari dunia Islam menjangkau wilayah yang lebih luas dari pengaruh India sebelumnya. Sebagian wilayah Nusantara bagian timur memang tidak terjangkau pada awal masuknya budaya Islam ini, namun tidak demikian halnya di waktu belakangan. Proses perubahan dan perkembangan budaya zaman Islam mempertajam keragaman budaya yang telah terbentuk pada masa pengaruh budaya Hindu-Budha, dan kelompok yang dominan lebih berkembang lagi. Subordinasi tidak hanya pada aspek ekonomi, politik dan sosial budaya, tetapi juga agama.

### **2.2.3. Kedatangan Bangsa Barat**

Didorong oleh faktor-faktor ekonomi, agama, dan petualangan, maka bangsa Eropa bergerak mencari jalan ke Nusantara. Berkembangnya teknologi pelayaran yang ikut memungkinkan ditemukannya daerah-daerah baru telah memperluas ekspansi bangsa Eropa. Dapat dikatakan bahwa bangsa Portugis adalah bangsa Eropa pertama yang datang ke Nusantara, berlayar ke arah timur sampai ke daerah-daerah penghasil rempah-rempah. Belakangan, kedatangan bangsa Spanyol di Maluku memunculkan pertikaian



dengan orang Portugis. Adapun sejak abad ke-16 dan awal abad ke-17 bangsa-bangsa Belanda, Perancis, Denmark, dan Inggris berlayar datang ke Nusantara. Diketahui pula bahwa maksud menguasai perdagangan rempah-rempah telah menimbulkan reaksi di kalangan kerajaan-kerajaan yang ada di Nusantara.

Di awal pertemuan dengan bangsa-bangsa Eropa itu tercatat bahwa armada Jepara sampai tiga kali melakukan penyerangan ke Malaka. Serangan kedua yang dilakukan tahun 1551 dilakukan bersama-sama dengan armada Melayu. Serangan ke tiga yang juga mengalami kegagalan dilakukan pada tahun 1574 (Graaf & Pigeaud 1985). Tangguhness armada Jawa di perairan Nusantara juga di ceritakan oleh sumber Portugis. Pada pertengahan abad ke-16, armada Jepara semasa pemerintahan Ratu Kalinyamat pernah dimintai bantuannya oleh “Persekutuan Hitu” di Ambon untuk melawan Portugis dan suku lain di sana.

Dapat juga dilihat betapa besar peran Selat Malaka sebagai semacam pintu gerbang keluar masuk yang menghubungkan daratan Cina di timur serta India, Jazirah Arab, dan Eropa di belahan barat. Hal itu sudah berlangsung lama, setidaknya sejak millennium pertama, dan mampu mengalirkan semua aktivitas dari Atlantik ke kawasan Pasifik setelah melewati Samudera Indonesia.

Ketika pedagang Eropa masuk ke Nusantara, pada saat itu Islam telah menyebar. Setelah Demak digantikan oleh Pajang dan selanjutnya Mataram (Islam), perdagangan tidak lagi banyak dilakukan oleh saudagar Nusantara. Sebagai sebuah kerajaan yang cukup besar pengaruhnya, Mataram memang bukan kerajaan perdagangan. Mataram sebagai kerajaan agraris menempatkan perdagangan pada posisi sekunder dalam tata politik. Walaupun demikian Nusantara tetap merupakan pasar internasional yang sangat ramai. Perdagangan dengan Eropa terutama disebabkan akan kebutuhan rempah-rempah yang banyak di hasilkan di bumi Nusantara.

Sebagaimana terungkap dalam historiografinya, kemampuan masyarakat pesisir Jawa dalam hal pembangunan perahu di abad ke-17 sudah dikenal. Dalam Babad Tanah Jawi diceritakan bahwa setelah Sunan Mangkurat I mangkat dan dimakamkan di Tegalarum (1676), Bupati Tegal, Martalaya, menganjurkan agar Pangeran Anom menaiki tahta Mataram. Putera Sunan Amungkurat I itu menolak, dan sebaliknya meminta agar Martalaya membuatkan perahu serta melengkapinya dengan perbekalan untuk menunaikan ibadah haji ke Mekkah. Permintaan itu di sanggupi namun sementara perahu dan perbekalan di siapkan untuk perjalanan dimaksud, Pangeran Anom berubah sikap dan menetapkan hati menjadi raja Mataram (Moedjanto 1994).

Di satu sisi, sebagaimana disebutkan dalam beberapa sumber, sebelum tahun 1667 orang-orang Sulawesi Selatan juga ikut berdagang dengan Eropa, Cina bahkan Meksiko dengan perantaraan pedagang-pedagang Eropa yang berpusat di Makassar (Lopa 1982). Terkait dengan kemampuan berlayar serta keinginan untuk menunaikan ibadah haji ke

Mekkah, dipercaya bahwa penggunaan perahu layar pada orang-orang Sulawesi Selatan telah dilakukan sejak lama. Setidak-tidaknya sebelum tahun 1840 dan sesudah tahun 1603, yakni saat masuknya agama Islam ke Sulawesi Selatan. Bahkan pada tahun 1850-an orang-orang telah pergi menunaikan kewajibannya memakai perahu layar dari Mandar. Kelak pada tahun 1891 barulah kapal laut bermesin mulai beroperasi di Nusantara dan juga digunakan untuk mengangkut jemaah haji ke Jeddah (Lopa 1982).

Diketahui pula bahwa gejala proses perluasan kekuasaan maritim kolonial di satu pihak dan kemunduran kekuasaan bahari pribumi di pihak lain muncul pada abad ke-19. Menjelang akhir abad ke-19 ekspansi kolonial untuk menguasai perairan kerajaan pribumi dapat dikatakan berhasil. Namun ini tidak otomatis berarti penguasaan laut sepenuhnya oleh armada Belanda dan tidak ada lagi ruang-ruang bagi pelayaran pribumi untuk bergerak (Lapian 1987).

Fenomena “Bajak Laut” dalam abad ke-19 menunjukkan bahwa penguasaan perairan di Asia Tenggara oleh negara-negara kolonial belumlah efektif benar. Keinginan untuk mengamankan daerah yang digunakan untuk perdagangan maritim negara Barat merupakan motif utama dari politik pemberantasan bajak laut tersebut (Lapian 1987).

Tampak jelas bahwa masuknya pengaruh Barat dan menguatnya dominasi politik kolonial makin meningkatkan kompleksitas keragaman budaya di Nusantara. Ketika itu terlihat bahwa kebudayaan dan gaya hidup Indis sebagai sebuah fenomena historis merupakan suatu hasil karya budaya yang di tentukan oleh beberapa faktor, seperti politik, sosial, ekonomi, dan seni budaya. Hasil karya budaya Indis yang berupa budaya materi ini di jumpai hampir di segala aspek kehidupan masyarakat kala itu. Selain itu, dominasi kolonial Belanda juga menghasilkan berkembangnya budaya masyarakat Cina yang cukup spesifik di Nusantara.

Adalah suatu kenyataan bahwa sebagai unsur asing, dominasi politik kolonial tidak di terima dan mendapat perlawanan di berbagai daerah Nusantara. Upaya perlawanan tersebut secara tidak langsung melahirkan keseragaman pengalaman sejarah dan hal ini mendorong terjalannya jaringan antar kelompok masyarakat yang majemuk, yang kelak kita pandang sebagai benih nasionalisme yang berkembang pada akhir masa kolonial.

#### **2.2.4. Perang Dunia II**

Pertempuran antara pihak Sekutu dengan pihak Jepang di pertengahan abad ke-20 yang juga melanda wilayah Nusantara mengakibatkan cukup banyak objek peninggalan bawah air. Bentuknya bukan hanya kapal yang memuat berbagai barang keperluan militer maupun sipil, melainkan juga pesawat terbang. Beberapa di antaranya telah di temukembalikan, dan sebagian di antaranya telah menjadi objek wisata bawah air. Contoh dari situs yang mengandung peninggalan bawah air dari periode ini terdapat di Tulamben, Kabupaten Karangasem, Bali. Begitu pula di beberapa tempat lain di kawasan timur. Namun lebih banyak lagi yang akhirnya dicincang sebagai besi tua.

Demikianlah selama rentang waktu yang lama, perjalanan yang ditempuh sangat panjang dan selalu dibayangi bahaya. Demikian banyak kecelakaan terjadi dalam pelayaran di berbagai perairan di wilayah Nusantara. Berbagai situs bangkai perahu kelak akan menjadi sumber informasi kesejarahan. Sebagian menganggapnya sebagai harta karun yang berkenaan dengan kepentingan eksonomi. Terkait hal itu, ternyata kain batik – sebagai karya budaya Indonesia yang sekaligus menjadi warisan dunia - juga menuangkan kisah-kisah tentang perahu kandas, yang dalam istilah lokal di Jambi – di sepanjang Sungai Batanghari – disebut *sanggat*. Filosofi dari goresan tentang perahu kandas itu terkait dengan pepatah “berlayar sampai ke pulau, berjalan sampai ke tujuan” yang merupakan peringatan kepada masyarakat bahwa melakukan sesuatu harus tuntas. Adapun goresan beragam jenis binatang air di sekeliling perahu kandas itu mengingatkan kita akan adanya banyak hal yang memberikan manfaat.

### **3. Prospek Kajian Tinggalan Bawah Air dalam Merekonstruksi Sejarah Indonesia**

Keingintahuan orang akan sejarah kehidupan menyebabkan orang melihat pada peran arkeologi. Arkeologi bawah air menjadi alternatif bagi pemenuhan jawaban atas keingintahuan itu. Adapun peluang utama dari keinginan untuk memberlakukan kajian arkeologis atas peninggalan bawah air itu disebabkan banyaknya himpunan data dalam bentuk peninggalan bawah air mengingat luas wilayah serta gerak sejarah pelayaran dan perdagangan maupun gejala dan aktivitas alam Nusantara.

Penelitian di bidang peninggalan bawah air memang belum banyak dilakukan sehingga tidak mengherankan bila masih banyak permasalahan yang belum terpecahkan. Berbagai kekosongan masih di jumpai bukan saja dalam bidang eksplorasi dan deskripsi, terlebih lagi dalam eksplanasi. Bila dalam penelitian arkeologi di Indonesia bidang-bidang lain mengalami banyak kemajuan – walaupun cenderung lebih menitikberatkan perhatian pada aspek artefak – tidak demikian halnya dengan peninggalan bawah air. Padahal diketahui berbagai aspek pokok perlu mendapatkan perhatian, seperti sumber daya lingkungan (geografi, fauna, flora, dan iklim), ekonomi (perikanan, perdagangan), sosial (pembagian pekerjaan dalam lingkungan perahu, perkampungan), pertanggalan, teknologi, dan transformasi kebudayaan. Masuk di dalamnya adalah juga persebaran budaya dalam dimensi ruang Nusantara.

Pengkajian menyangkut objek peninggalan bawah air jelas sangat kompleks. Pemecahan masalah tersebut membuka jalan untuk eksplanasi kehidupan masa lalu yang lebih jelas di banding dengan gambaran yang di peroleh pada masa kini. Untuk sampai pada tahap itu di perlukan penelitian yang sistematis dan konsepsional melalui pendekatan multidisipliner. Berbagai bidang ilmu seperti geologi, biologi, paleontologi, antropologi, etnografi, dituntut perannya untuk memberikan kontribusi sesuai dengan bidang ilmunya

sejalan dengan arkeologi. Berbagai kekosongan dan permasalahan yang ada, disamping pengujian kembali pendapat atau hipotesis yang telah diajukan sejak lama, merupakan tantangan bagi para peneliti sekarang untuk mengisi dan menguji kembali dalam upaya melengkapi rekonstruksi sejarah Indonesia.

Harus pula diingat bahwa telaah tentang perdagangan terhadap temuan arkeologi bawah air juga dapat di kaitkan dengan upaya mengulangkana ekonomi Indonesia. Pakar ekonomi juga mengharapkan bahwa hasil penelitian arkeologi dapat mengungkapkan secara lebih lengkap masalah perdagangan di suatu situs, di suatu kawasan. Selama ini pengetahuan tentang sejarah ekonomi hanya terbatas pada sumber tertulis, itupun sampai kurun waktu tertentu saja. Untuk itu analisis yang tepat perlu diberlakukan atas artefak yang dijumpai agar dapat menjawab tantangan itu.

Hal lain juga dapat disampaikan dalam kaitannya dengan prospek kajian peninggalan bawah air. Apabila kita hubungkan penelitian arkeologi dengan upaya-upaya pemerintah terkait pembangunan di sektor kemaritiman, itu merupakan langkah politisasi kegiatan ilmiah. Tentunya ini bukan hal yang diharamkan karena kegiatan hasil penelitian ilmiah akan mempunyai makna bila dapat dimanfaatkan dan memberikan dampak positif bagi kehidupan manusia, khususnya manusia Indonesia. Oleh karena itu sudah sewajarnya kalau kegiatan penelitian – termasuk penelitian arkeologi – tidak cukup dilandasi perangkat ilmu saja tetapi lebih dari itu diperlakukan pula kemauan politik. Dalam kerangka penelitian sebagai suatu proses politik, akan lebih jelas apa yang harus dikerjakan, hasil yang diharapkan, dan luasan lingkup manfaatnya bagi masyarakat. Tanpa kerangka konseptual ini dimungkinkan kegiatan penelitian akan sia-sia dan mubazir hasilnya. Kemauan politik dalam melakukan penelitian perlu dilandasi etos dan etika kerja yang tinggi, baik sebagai ilmuwan maupun sebagai anak bangsa dan abdi negara.

Keluaran penelitian arkeologi adalah jasa berupa informasi tentang: a. sejarah budaya daerah dan bangsa ; serta b. informasi tentang potensi sumber daya arkeologi. Bila yang pertama cenderung lekat dengan masalah nilai budaya, maka yang kedua menyangkut dengan masalah pelestariannya. Dalam hal ini pelestarian meliputi perlindungan, pembinaan, pengembangan, dan pemanfaatannya, baik sebagai sumber daya bahan/asset penelitian, wahana pemahaman dan penghayatan nilai, maupun sebagai sumber daya dan acuan pembangunan bidang lain yang terkait.

Di Indonesia kemajemukan kelompok masyarakat dan keragaman budaya yang sangat rentan konflik dewasa ini merupakan masalah yang sangat mendesak untuk segera dipecahkan. Walaupun kemajuan dan keragaman sosial-budaya merupakan hal yang alami dan wajar, namun bagaimanapun pertumbuhan, dan perubahan budaya daerah satu dengan lainnya tidak akan menempuh proses yang sama sehingga keluarannyapun akan selalu berbeda. Masalahnya, rasa ketidakadilan telah meruntuhkan kesadaran masyarakat untuk hidup dalam kemajuan yang seimbang dan serasi.

Dalam menghadapi masalah besar itu penelitian arkeologi perlu berpartisipasi sesuai dengan ladang garapannya secara proporsional. Secara teknis arkeologi diharapkan dapat lebih berperan dalam meletakkan dasar-dasar keseragaman budaya Nusantara. Di kesempatan ini pengembangan kajian peninggalan bawah air perlu di pertimbangkan kontekstualitasnya memecahkan masalah diatas. Perairan, sebagaimana laut ada di dalamnya, memang dapat saja mengurai Nusantara dalam ribuan pulau, tetapi budaya perairan – budaya maritim – mampu menyatukan rangkaian pulau-pulau itu kedalam kesatuan budaya bangsa Indonesia.

Selain itu patut diketengahkan bahwa masa depan cabang ilmu pengetahuan ini juga amat tergantung pada bagian besar dari pengembangan motivasi penyelaman. Ini berkenaan pula dengan upaya untuk memperdalam kebutuhan akan pengenalan dan penguasaan peralatan serta pengetahuan dasar yang diperlukan dalam aktivitas penelitian dan penggalian arkeologi di bawah air (Marx 1990).

#### **4. Perlindungan Data Sejarah**

Harus disadari bahwa secara teoritis arkeologi tidak mencoba untuk memperbaiki apa yang telah difikirkan, diharapkan dan dimaksud, dan dikehendaki oleh orang-orang pada saat itu juga ketika mereka mengungkapkannya dalam wacana. Arkeologi jelas merupakan suatu deskripsi sistematik tentang suatu obyek wacana (Foucault 2002, 229--30).

Karenanya, pengetahuan pengetahuan masa lampau tidak dapat diperoleh begitu saja. Pengkajian harus dilakukan dalam rangka disiplin/ilmu sejarah, dan arkeologi ada di dalamnya. Sebagai ilmu, tentunya harus dimulai dengan penemuan data yang akan dijadikan sumber dari bagian masa lampau yang hendak dikenali. Oleh karena itu harus diketahui benar bahwa data-datanya memang data yang dikehendaki sebagai sumber.

Memang suatu kenyataan bahwa data sejarah tidak mudah didapat. Penemuan secara kebetulan dapat dan kerap terjadi. Pencarian secara sengaja juga dilakukan melalui penelitian. Penjaringan data juga diberlakukan melalui survei dan penggalian arkeologis. Harus diingat bahwa semua dilakukan biasanya berdasarkan keberadaan petunjuk.

Selanjutnya data sejarah, artefak arkeologis misalnya, hanya ada satu saja dan tidak ada duanya. Oleh karena amat disayangkan bila hilang atau rusak karena tidak ada gantinya. Objek lain memang dapat disebut sama, namun hakikinya hanya serupa atau sejenis saja. Selain itu objek sejarah itu hanya satu kali dapat ditemukan, artinya ditemukan dalam keadaan sebagaimana ditinggalkan oleh zaman yang telah lampau. Karena itulah pemeliharaan data sejarah menjadi penting peranannya. Usaha pemeliharaan ini terutama sekali adalah perlindungan, pengawasan, dan penjagaan agar data-data itu tidak musnah.

Dengan demikian sangatlah dirasakan pentingnya pengetahuan sejarah, yang antara lain dapat diberikan dengan cara memberi contoh-contoh yang dapat dipelajari dan dapat memberikan inspirasi. Pernyataan *l'histoire se répète* (sejarah berulang) tidak dapat diartikan

bahwa sejarah itu berulang secara tepat sama, karena yang berulang adalah sifat-sifat umum dari sejarah itu. Sejarah dengan sifat-sifatnya yang umum itu yang dapat memberikan pedoman untuk tindakan-tindakan masa sekarang dan untuk masa yang akan datang (Sjafei 2008, 204-5).

Oleh karena itu menjadi tugas utama setiap orang untuk mengenal sejarah agar mengetahui asal-usulnya. Sejarah ibarat cermin dan kita harus belajar memahami latar belakang permasalahan guna mampu dengan baik melangkah ke masa depan. Sejarah jelas merupakan wacana yang selalu aktual, artinya tidak kenal kadaluwarsa. Tanpa suatu perspektif yang diperoleh dari kejadian-kejadian masa lalu, tentu tidak mudah menghadapi masalah-masalah hari ini, atau hari esok. Sejarah adalah hal yang sangat patut dan pantas.

## **5. Penutup**

Disadari bahwa perkembangan arkeologi Indonesia memang tidak berjalan mulus. Setidaknya dua masalah besar harus dihadapi dan itu berkenaan dengan masalah keilmuan serta masalah kemasyarakatan. Dalam bidang keilmuan antara lain berkenaan dengan paradigma yang meliputi aspek ontologi, epistemologi, dan tentu saja metodologi. Adapun masalah kemasyarakatan berhubungan dengan kesadaran masyarakat akan pentingnya pengetahuan tentang masa lalu. Pada satu sisi itu menyebabkan terbatasnya kajian arkeologis atas berbagai peninggalan purbakala.

Oleh karena itu bukan hal yang mengherankan bila kajian atas peninggalan bawah air di Indonesia memang masih sangat terbatas. Sesungguhnya masih banyak informasi atau pengetahuan tentang masa lampau yang semestinya dapat diperoleh dari tinggalan budaya ini. Apabila peninggalan bawah air sebagai data arkeologi dapat digarap dengan lebih bersungguh-sungguh tentu dapat dipastikan hasilnya akan dapat memberikan sumbangan yang amat berarti untuk menjawab berbagai masalah arkeologi dan kesejarahan yang hingga kini belum tuntas terpecahkan.

Masalah yang amat potensial untuk dipecahkan lewat pengkajian peninggalan bawah air antara lain tentang interaksi budaya antara Indonesia dengan India, Arab, Cina, dan bangsa-bangsa Eropa. Untuk masa yang lebih tua, kajian ini juga berpotensi untuk ikut membantu mengungkapkan sisi gelap migrasi purba, seperti migrasi manusia dari Asia Tenggara ke Pasifik. Pada lingkup lain, kajian peninggalan bawah air juga berpotensi memperlihatkan bahwa kemampuan berlayar perahu-perahu Nusantara dengan jalur-jalur pelayarannya membuktikan bahwa sejak dahulu nenek moyang kita telah memiliki pengetahuan navigasi yang memungkinkan mereka berlayar kemana saja mengarungi samudra luas. Selain itu juga mempertegas pemahaman kita pada adanya kondisi tertentu yang menghasilkan pemberlakuan hukum/peraturan dalam pelayaran dan perniagaan yang memungkinkan aktivitas pelayaran dan perdagangan ketika itu berjalan pesat dan tertib.



Kita juga dapat mengaitkan dengan masalah yang sekarang banyak dibicarakan menyangkut keberadaan Negara Kesatuan Republik Indonesia, yaitu yang berhubungan dengan masalah perbatasan dengan negara-negara lain yang sebagian besar berkenaan dengan wilayah perairan. Laut Cina Selatan misalnya, saat ini ramai menjadi ajang perebutan wilayah perairan, di antaranya karena berbagai sumber daya lautnya. Pulau Natuna dan pulau-pulau lain di sekitarnya, yang sekaligus menjadi pulau-pulau terdepan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, jelas patut dan mendesak untuk dijadikan ajang pengkajian arkeologi – terlebih arkeologi bawah air – melalui peningkatan intensitas kegiatannya. Hal ini mengingat peninggalan-peninggalan bawah airnya maupun objek-objek lain yang dapat memberikan kontribusi bagi penegasan aspek politis, kebudayaan, dan sosial dalam mengupayakan kejelasan akan wilayah-wilayah perbatasan Indonesia dengan negara lain.

Berbagai hal yang dikemukakan diatas, terkait potensi dan prospek penelitian peninggalan bawah air di Indonesia lebih ditujukan untuk menyadarkan dan merangsang pikir para ahli di Indonesia tentang apa yang sudah dilakukan dan apa yang harus/mungkin dilakukan dalam kaji arkeologis tinggalan bawah air di Indonesia. Di dalamnya juga tergambar harapan yang diinginkan. Namun semua itu tentu kembali pada kita, apakah paparan ini akan ditindaklanjuti dengan langkah yang nyata atau hanya akan dijadikan gagasan yang gaungnya amat lemah, sementara aktivitas lain yang berobjekkan tinggalan bawah air bagi berbagai kepentingan ekonomi melaju kencang jauh di depan.

Hal lain yang menjadi masalah besar saat ini adalah belum satupun lokasi peninggalan bawah air yang ditemukan di berbagai perairan Nusantara ditetapkan sebagai situs cagar budaya. Begitupun dengan berbagai informasi keberadaan sejumlah besar lokasi bangkai perahu kuna yang belum ditindaklanjuti dengan upaya pencariannya, walaupun diketahui bahwa menjadi kewajiban bagi pemerintah untuk mencarinya sebagaimana yang diamanatkan UU Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya. Ini merupakan tantangan terkait dengan upaya perlindungan dan pelestarian berbagai tinggalan bawah air.

## **Daftar Pustaka**

- Boxer, C. R. (1973) *The Dutch Seaborne Empire 1600 – 1800*. Middlesex, Penguin Books
- Dulaurier, E. (1846) *Liste Des Pays De L'Empire Javanais De Madjapahit*. Paris, Imprimerie Royale
- Flecker, M. (2000) *A 9th- Century Arab or Indian Shipwreck in Indonesian Water*. IJNA 29 (2):199-217

- Foucault, M. (2002) *Arkeologi Pengetahuan*, diterjemahkan oleh HM Mochtar Zoerni. Yogyakarta, Qalam
- Graaf, H. J. de & Th. G Th. Pigeaud (1985) *Kerajaan-kerajaan Islam Pertama di Jawa*. Jakarta, Grafiti Pers
- Green, J. (1990) *Maritime Archeology. A Technical Handbook*. London, Academic Press Limited
- Koestoro, L. P. (2005) Rempah dan Perahu di Perairan Sumatra dalam Ungkapan Arkeologis dan Historis. *Jurnal Arkeologi Indonesia* 3: 41-64.
- Lapian, A. B. (1987) *Orang Laut – Bajak Laut – Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Pada Abad XIX*. Disertasi pada Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta
- Lopa, B. (1982) *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*. Bandung, Penerbit Alumni
- Manguin, P. Y. (1983) Dunia yang Ramai: Laut Cina dengan Jaringan-jaringannya. Dalam *Citra Masyarakat Indonesia*. Jakarta, Sinar Harapan. hlm. 83--96
- (1984) Garis Pantai Sumatra di Selat Bangka: Sebuah Bukti Baru tentang Keadaan yang Permanen pada Masa Sejarah. *Amerta* 8.
- Marx, R. F. (1990) *The History of Underwater Exploration*. New York, Dover Publication.
- Moedjanto, G. (1994) *Konsep Kekuasaan Jawa*. Yogyakarta, Kanisius.
- Muckelroy, K. (1978) *Maritime Archaeology*. Cambridge, Cambridge University Press
- Slametmulyana (1979) *Nagarakretagama dan Tafsir Sejarahnya*. Jakarta, Bhratara Karya Aksara
- Sjafei, S. (2008) *Arti Penting Studi Sejarah. Untuk Bapak Guru*. Jakarta, Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional. hlm. 193--206

**Lucas Partanda Koestoro**  
Purnabakti Balai Arkeologi Medan  
lpk\_balar\_medan@yahoo.com

# Ampenan, Jejak Kehidupan Bahari Indonesia Timur

**Sri Trisna Dewi Hartati**

## **Abstract**

*Strategically located between the Indian and Pacific Oceans and between two Asian-African Continents and distinctive in many respects, the Indonesian nation has been recognized as a nation that has advanced maritime civilizations since antiquity. Our ancestors bravely used sailing ships to sail across the Indian Ocean to Madagascar and penetrated the strong Pacific Ocean waves to Easter Island.*

*The development of the increasingly busy economy of transporting trade commodities by sea has encouraged the establishment of the kingdoms of Sriwijaya, Mataram, Majapahit and small royal kingdoms in the archipelago, including Lombok with the port of Ampenan.*

*By looking at the historical background of Indonesia, we have the image that the kingdoms of the archipelago in the past had been able to unite the region and the influence was respected by other nations. The paradigm creates a maritime vision as part of the advancement of social life, culture, economy and defence of security.*

*The main discussion of this study revolves around the maritime lives of the royal kingdoms in the archipelago, especially Lombok, tradition and maritime life of its people, and all aspects related to maritime history.*

**Keywords:** *marine life, Lombok, Ampenan, Oldtown*

**Kata kunci:** *kehidupan bahari, Lombok, Ampenan, Kota Tua*

## **1. Pendahuluan**

Seperti diketahui bahwa laut merupakan jalur persebaran utama untuk manusia masa lampau, tak terkecuali sampai saat ini, merupakan suatu hal yang sangat penting untuk diperhatikan. Laut bukan hanya sebagai sarana perhubungan kemaritiman, tetapi juga perkembangan ekonomi, perkembangan teknologi navigasi, perkapalan, budaya pesisir, perompakan, angkatan laut dan sebagainya terjadi pada masyarakat maritim. Karena itu, kehidupan bahari penting untuk diperhatikan bukan hanya untuk saat ini namun juga perjalanan sejarahnya, sehingga akan membentuk pemahaman yang komprehensif mengenai kehidupan bahari masyarakat kita pada masa lalunya sampai saat ini. Tulisan ini akan fokus pada pembahasan sejarah bahari atau pelayaran dan perniagaan masyarakat Lombok dalam kancah sejarah maritim nusantara. Karena pulau ini memiliki peran penting dalam sejarah maritim kita di bagian timur.

Lombok merupakan sebuah pulau di Kepulauan Sunda Kecil atau Nusa Tenggara yang terpisahkan oleh Selat Lombok dari Bali di sebelah barat dan Selat Alas di sebelah

timur dari Sumbawa. Pulau ini berbentuk bulat dengan luas 4.725 km dan jumlah penduduk kurang lebih 3.722.123 jiwa.

Pulau Lombok dengan pelabuhannya Ampenan, dikenal sebagai gugusan bahari paling ramai di bagian timur sejak dahulu. Bahkan dalam kitab *Nāgarakṛtāgama* dideskripsikan sebagai kota perdagangan yang mempunyai hubungan dengan Majapahit, yang disebut Labuhan Lombok. Dengan Lombok telah memiliki integrasi dengan jaringan niaga global dan telah berkembang pada tahun 1360. Namun baru menjadi pusat niaga pada akhir abad ke-16-17 dan Ampenan menjadi pusat niaga untuk pelaut dan pedagang di Asia dan Eropa dengan komoditi rempah-rempah dan kayu cendana. Semua pedagang Asia dan Eropa datang mewakili perwakilan dagang di pelabuhan ini.

Dengan berkembangnya jaringan perdagangan ini, terutama pada awal abad ke-19, Nusa Tenggara muncul lebih dinamis dalam aktivitasnya dan memberikan perubahan pada perekonomian. Pelabuhan Ampenan menjadi tempat strategis dalam jalur perdagangan panjang antara: Australia – Singapura – India, dan Australia- Manila-Cina. Terdapat tiga rute perdagangan, yaitu:

1. Perdagangan orang Eropa (*European trade*), suatu perdagangan yang dilakukan oleh kapal-kapal Eropa. Jenis perdagangan ini menempatkan Lombok pada jalur panjang, seperti New South Wales-Manila-Cina dan New South Wales-Singapura-Bengala.
2. Perdagangan musiman, biasanya dilakukan oleh pedagang Bugis dan Cina. Jalur ini menempatkan Lombok berhubungan dengan tempat-tempat lain seperti: Jawa, Makasar, Riau, Kalimantan, Maluku, Singapura.
3. Perdagangan lokal, adalah perdagangan antar pulau di lingkungan Nusa Tenggara (Asba 2009:7).

## **2. Pelabuhan Ampenan**

Ampenan adalah sebuah kota kecamatan di Mataram, Nusa Tenggara Barat, tepatnya di Lombok Barat. Di Ampenan ini terdapat kota tua karena dulunya merupakan pelabuhan utama di Lombok. Karena itu dikatakan bahwa Ampenan adalah ‘kota tua’nya Lombok. Di tempat inilah sejarah Lombok dimulai sejak tahun 1800an. Ampenan berasal dari Bahasa Sasak ‘*amben*’ yang berarti singgah. Ampenan merupakan kawasan yang dikembangkan oleh Belanda menjadi pelabuhan untuk menyaingi dominasi kerajaan-kerajaan di Bali. Seperti kota pelabuhan pada umumnya, Ampenan sejak dahulu hingga sekarang dihuni oleh berbagai etnis.

Di Ampenan banyak kampung yang merupakan perwujudan dari berbagai suku bangsa di Indonesia, yaitu Kampung Tionghoa, Kampung Bugis, Kampung Melayu, Kampung Banjar, Kampung Arab, Kampung Bali, dan lain-lain, sehingga masyarakatnya heterogen. Di Ampenan terdapat bangunan Vihara Bodhi Dharma yang dibangun pada 1804, merupakan bukti ada pembauran suku di Ampenan sejak dahulu. Wihara ini berada

tepat di depan Kampung Melayu yang didominasi penganut Muslim. Sementara di kawasan pesisir didiami oleh orang Bugis yang bekerja sebagai nelayan. Pekerjaannya sebagai nelayan sebagai sumber utama dalam kehidupannya sehari-hari diwariskan dari nenek moyang mereka.

Seperti diketahui bahwa perdagangan maritim di Indonesia bagian timur sudah dimulai sejak abad ke-14. Dalam kitab *Nāgarakṛtāgama* yang ditulis Mpu Prapañca pada tahun 1364 dan naskah kuno orang Bugis Ilagaligo mengatakan bahwa Kawasan Indonesia Timur merupakan jalur perdagangan yang dikategorikan cukup tua. Itulah sebabnya menurut Kenneth R. Hall sekitar abad 14 wilayah tersebut berada dalam pengaruh Kerajaan Majapahit yang berada di Jawa Timur. Daya Tarik wilayah tersebut mempunyai kekhasan sebagai penghasil rempah-rempah dan kayu cendana.

*Nāgarakṛtāgama* mendeskripsikan kota-kota perdagangan di Indonesia Timur yang mempunyai hubungan dengan Majapahit, yaitu kota-kota dagang di pantai selatan semenanjung Pulau Sulawesi seperti Bontayang, Luwuk, Selayar, Banggae, dan Makasar. Wilayah tersebut dinyatakan sebagai jalur utama yang dihubungkan dengan gugusan pulau Sumba, Lombok, Solot, Kumir, Galiyao Tua, dan Kepulauan Maluku, yang kaya akan rempah-rempah (Pigeaud 1960:11).

Gambaran *Nāgarakṛtāgama* tentang pelayaran dan perdagangan Jawa ke Indonesia Timur diperkuat dengan temuan fakta historis kepingan perahu layar niaga di pantai Pulau Selayar dan perairan Flores khususnya Nusa Tenggara bagian barat. Perahu layar yang diduga milik saudagar ini ditemukan di pantai Selayar yang berukir indah dengan motif naga bersayap di bagian haluan. Perahu tersebut dihiasi relief kaligrafi indah bertulis “Sultan Abdul Malik Tuban”. Perahu tersebut masih perlu penelusuran apakah perahu tersebut milik Sultan Abdul Malik raja Tuban atau nama perahunya saja yang tidak terkait dengan Raja Tuban. Bandar Tuban ketika itu sebagai satu-satunya bandar niaga Islam Jawa yang masih loyal terhadap kerajaan Hindu yang masih berkuasa di Jawa. Sisa perahu yang ditemukan ini diduga secara pasti sebuah kapal dagang Jawa abad ke-16.

Dari penjelasan di atas maka diketahui bahwa perdagangan maritim di Indonesia bagian timur sudah dikenal sejak abad ke-14. Dalam kitab *Nāgarakṛtāgama* telah tercatat sejumlah tempat yang dikunjungi armada dagang Majapahit yaitu Luwu, Bantaeng, Selayar, Makasar. Begitu pula Nusa Tenggara telah disebut Bima, Lombok, dan Kupan. Dalam kitab itu juga dijelaskan bahwa Pelabuhan Ampenan telah berkembang pada tahun 1360. Posisi itu telah menempatkan bandar tersebut menjadi bandar yang penting dan pusat perdagangan internasional dalam dunia perdagangan maritim pada akhir abad ke-16 hingga pertengahan abad ke-17. Ampenan menjadi pusat niaga untuk pelaut dan pedagang di Asia dan Eropa dalam komoditas rempah-rempah dan kayu cendana.

Dengan berkembangnya jaringan perdagangan, Nusa Tenggara muncul lebih dinamis dalam aktivitasnya dan bahkan muncul pusat-pusat baru yang memberikan arti pada

pertumbuhan ekonominya. Sebagai contoh, Ampenan yang melampaui pelabuhan lain di Nusa Tenggara. Keramaian Pelabuhan Ampenan dapat diketahui dari keterangan Zollinger (1846) yang menyebutkan bahwa hampir semua perdagangan dilakukan di Ampenan. Disebutkan pula selain kampung orang Sasak dan Bali juga kampung pendatang seperti: Kampung Bugis, Melayu, Cina, Arab, dan Eropa.

Pada 20 Mei 1977 ditemukan ‘jangkar raksasa’, yang kini disimpan di Museum Provinsi Nusa Tenggara Barat, Mataram. Jangkar kapal berasal dari Cina namun dibuat di India pada akhir abad 17, milik Saudagar Cina bernama Cowo Liong Hui. Selain jangkar, di Ampenan banyak bangunan tua peninggalan Cina dan gudang-gudang perniagaan. Sekarang dapat dilihat di sepanjang jalan dari Simpang Lima yang menghubungkan Jalan Yos Sudarso, Jalan Niaga, Jalan Koperasi, Jalan Sadeng Sungkar, dan Jalan Kepabeaan.



Foto 1. Jangkar yang ada di Museum NTB.

### 3. Kota Tua Ampenan

Kota Tua Ampenan resmi masuk menjadi salah satu dari 43 kota dalam Kota Pusaka Indonesia. Kota ini dahulu menjadi salah satu pusat kota di Lombok, sejak dibangunnya pelabuhan Ampenan oleh Belanda pada tahun 1924. Kota yang dihuni oleh berbagai suku bangsa ini masih mempunyai banyak bangunan-bangunan tua peninggalan Belanda. Kota ini memang dimaksudkan sebagai kota pelabuhan oleh Belanda, karena sejarahnya yang telah lama menjadi pelabuhan maritim. Akhirnya pada tahun 1924 dibangun lagi yang lebih bagus oleh Belanda dan menjadi pelabuhan yang ramai. Namun, aktivitas perdagangan mulai dipindahkan ke Pelabuhan Lembar, dan yang tersisa sekarang hanyalah patok-patok besi dan kayu.

Sebagai kota pelabuhan, bangunan-bangunan tua berjejer di tepi jalan di Kota Tua Ampenan ini. Ruas jalan di Pasar Pabean yang langsung menghadap ke laut menjadi saksi kejayaan bahari di masa lampau. Di sepanjang jalan ini berjejer bangunan tua bergaya ‘art deco’ yang banyak ditinggali oleh warga keturunan, khususnya warga Tionghoa. Jalan Pabean terhubung dengan Simpang Lima yang menghubungkan lima ruas jalan, yaitu Jalan Yos Sudarso, Jalan Niaga, Jalan Koperasi, Jalan Sadeng Sungkar, dan jalan Pabean.

Seperti lazimnya kota pelabuhan, beragam etnis tinggal rukun di kota ini. Beberapa etnis yang tinggal disini adalah Bugis, Melayu Bangsal, Cina dan Arab. Di Jalan Yos



Sudarso, di satu sisi jalan dipenuhi oleh rumah toko milik orang Tionghoa, sedangkan di sisi jalan yang lain dipenuhi toko-toko milik orang Arab dengan jualan khas Timur Tengah. Di tempat lain, dijumpai Vihara Bodhi Dharma yang telah berdiri sejak tahun 1804 di depan Kampung Melayu. Di Pabean, warga Tionghoa menjual ikan segar dan olahannya, sedangkan di pesisir pantai tinggal Orang Bugis yang mata pencahariannya sebagai nelayan. Sementara di sepanjang pesisir yang menuju depo Pertamina menjadi tempat orang-orang Melayu Bangsal untuk berjualan ikan bakar, berbagai masakan khas Lombok, minuman ringan, dan lain-lain.

Di Kota ini juga dijumpai kompleks pemakaman yang cukup besar yang dinamakan Kompleks Pemakaman Bintaro. Di tempat ini terdapat 23 makam para syekh dan ulama. Selain itu, terdapat pemakaman Cina yang cukup luas yang diperuntukkan juga bagi umat Hindu dan Muslim.

Namun sayang Kota Tua Ampenan belum tertata dengan baik. Semoga dengan dimasukkannya Kota Tua Ampenan sebagai salah satu kota pusaka, pelestarian dan revitalisasi kota ini semakin membuka potensinya sebagai daerah tujuan wisata.

#### 4. Tradisi Bahari Masyarakat Lombok

Berbicara mengenai kehidupan bahari di Nusantara maka tidak terlepas dengan orang-orang Bugis yang sangat terkenal dengan sebutan pelaut. Orang-orang Bugis menyebar ke berbagai daerah baik di wilayah Indonesia maupun di luar wilayah Indonesia. Hal ini merupakan suatu tradisi yang telah berlangsung sejak lama. Keadaan ini sudah berlangsung sejak abad 15 dimana orang-orang Bugis dan Bajo sudah menyeberang ke pesisir timur Pulau Sumbawa dan memegang peranan penting dalam berbagai bidang dan lapangan kerja. Mereka telah memegang peranan utama dalam lalu lintas perhubungan laut.

Jiwa penjelajah merupakan suatu atribut yang sudah melekat pada orang-orang Bugis. 'Sompe' atau semangat berlayar yang mengakar pada jiwa pelaut-pelaut Bugis telah



Foto 2. Gudang Niaga Ampenan



Foto 3. Vihara Bodhi Dharma



Foto 4. Makam Bintaro

mengantar mereka menjelajahi samudera dan lautan di nusantara. Filosofi Suku Bugis yakni “*kogisi monro sore loppie, kositu tomallabu sengereng*” yang artinya dimana perahu terdampar, di sanalah kehidupan ditegakkan.

Petualangan orang-orang Bugis sampai ke Bumi Sasak, Lombok yang akhirnya berpengaruh pada masyarakat Sasak, Lombok. Persebaran Suku Bugis dan Bajo dari Sulawesi, menurut *Nāgarakṛtāgama* sudah ada sejak permulaan abad ke-14 di Labuhan Lombok. Abad ke-16 ke Pelabuhan Ampenan di Lombok Barat, dan pada abad 19 ke pesisir Awang (Lombok Tengah), Labuhan Haji, dan Tanjung Luar (Lombok Timur). Keberadaan mereka dalam lintasan sejarah dan budaya, mereka kembangkan di tempat mereka menetap.

#### **a. Awang (Lombok Tengah)**

Menurut kepala Suku bajo, masyarakat bajo bermigrasi ke Lombok Tengah sekitar abad ke-16. Mereka menempati wilayah dusun Awang, desa Mertak, Kecamatan Pujut. Suku Bajo yang berada di Lombok mempunyai perbedaan kebiasaan dibanding dengan Suku Bajo yang di daerah asalnya. Dimana Suku Bajo yang di Sulawesi kehidupannya di laut bahkan mereka memakai perahu sebagai tempat tinggal mereka. Ada pula yang membuat rumah panggung di atas laut. Mereka menyebut dirinya sebagai orang laut dan tidak mau berhubungan dengan segala sesuatu yang ada di daratan bahkan tidak mau makan daging unggas. Akan tetapi hal ini tidak ditemukan di masyarakat Bajo di Lombok Tengah. Mereka hidup membaur dengan masyarakat setempat, yakni Suku Sasak, dengan mata pencaharian sebagai nelayan.

Suatu keunikan tersendiri pada masyarakat maritim di Dusun Awang, mereka tetap mempertahankan bahasa etnisnya (etnis Bajo), dan mengakui bahwa leluhur mereka berasal dari Sulawesi Selatan. Keahlian mereka sebagai nelayan sehingga mereka bisa menentukan jenis ikan yang dapat ditangkap menurut hari, bulan, waktu yang tepat, arah angin dan tempat. Mereka juga mempunyai kebiasaan menyiapkan sesajen untuk upacara doa sebelum melaut, karena perjalanan melaut bisa memakan waktu berminggu-minggu bahkan berbulan-bulan. Terkait dengan sistem kepercayaan, mereka mempercayai adanya kekuatan setan-setan dan roh-roh leluhurnya, roh orang mati yang dapat berbuat baik atau jahat. Sehingga mereka harus memberikan sesajen.

#### **b. Labuhan Lombok**

Labuhan Lombok merupakan pelabuhan yang sekarang digunakan sebagai lalu lintas Lombok yang berhubungan dengan Sumbawa. Di sekitar Labuhan Lombok banyak bermukim orang-orang yang berasal dari Suku Bugis. Mereka hidup membaur dan mata pencaharian mereka adalah nelayan. Mereka memeluk agama Islam Sunni. Suku Bugis bisa mempengaruhi masyarakat dengan ajaran Islam Sunni yang mereka sebut Wetu Lima yakni ajaran yang mengamalkan Islam secara sempurna. Wetu Lima mempercayai bahwa rukun Islam itu ada lima dan harus menjadi tanggung jawab pribadi yang sudah akil balig.

### c. Labuhan Haji

Labuhan Haji adalah pelabuhan penghubung antara Pelabuhan Ampenan. Masyarakat di daerah ini terdiri dari suku Sasak asli dan sebagian Suku Bugis. Mayoritas beragama Islam. Mereka menggunakan Labuhan Haji sebagai pelabuhan untuk pergi haji. Mata pencaharian mereka adalah nelayan dan berdagang. Sebagian dari mereka adalah saudagar seperti halnya masyarakat keturunan Arab yang sampai saat ini tinggal di daerah ini.

### d. Tanjung Luar (Lombok Timur)

Pelabuhan Tanjung Luar yang berada di Lombok Timur ini adalah tempat pelelangan ikan terbesar di Lombok. Banyak kapal nelayan di tempat ini berburu ikan hiu yang diekspor ke Hongkong. Di daerah ini juga bermukim Suku Bugis.

Sampai saat ini kepercayaan Suku Bajo terhadap ritual menyelamatkan laut masih dilakukan. Ritual warga Dusun Toroh Selatan melakukan 'Nyalamak Dilau', yaitu melarung kepala kerbau (*ditiba tikolok*) ke lokasi batu karang di tengah laut. Nyalamak Dilau berarti selamatan laut atau disebut pula Nyalama Palabuang, selamatan ini sebagai bentuk rasa syukur sekaligus pengharapan agar hasil ikan tangkapan meningkat. Prosesi ini dilakukan oleh masyarakat keturunan Suku Bajo secara turun temurun sejak 400 tahun silam.



Foto 5. dan 6. Ritual Nyalamak Dilau yang dilakukan warga Dusun Toroh Selatan.

## 5. Penutup

Pelabuhan Ampenan, Lombok sudah berkembang pada tahun 1360. Hal ini menyebabkan Ampenan menjadi pusat niaga untuk pelaut dan perdagangan rempah-rempah dan kayu cendana di Asia dan Eropa.

Bahkan dalam kitab *Nāgarakṛtāgama* pada tahun 1364 telah tercatat sejumlah tempat yang dikunjungi armada dagang Majapahit, yaitu Luwu, Bantaeng, Selayar, dan Makasar. Begitu pula di Nusa Tenggara telah disebut Bima, Lombok, dan Kupan. Berdasarkan kitab *Nāgarakṛtāgama* dapat diketahui bahwa pelabuhan Ampenan telah berkembang pada 1360.

Sebagai pusat niaga yang ramai menyebabkan banyak etnis Cina, Arab, Bugis, Melayu, dan Eropa banyak bermukim di Ampenan. Hal ini dapat diketahui dari adanya

kawasan Kota Tua Ampenan yang memiliki bangunan-bangunan tua dengan gaya art deco. Mereka hidup berdampingan sampai sekarang. Namun sayang, kawasan Kota Tua ini belum ditata secara baik.

Berbicara mengenai kehidupan bahari di Nusantara maka tidak terlepas dengan orang-orang Bugis yang sangat terkenal dengan sebutan pelaut. Orang-orang Bugis menyebar ke berbagai daerah baik di wilayah Indonesia maupun di luar wilayah Indonesia. Dan ini merupakan suatu tradisi yang telah berlangsung sejak lama. Keadaan ini sudah berlangsung sejak abad 15 dimana orang-orang Bugis dan Bajo sudah menyeberang di pesisir timur Pulau Sumbawa dan memegang peranan penting dalam berbagai bidang lapangan kerja dan mereka juga memegang peranan utama dalam lalu lintas perhubungan laut.

Migrasinya orang-orang Bugis ke Lombok membawa pengaruh pada tradisi bahari yang sampai sekarang masih dilakukan. Namun, hal tersebut tidak mempengaruhi kehidupan Suku Sasak asli. Mereka hidup berbaur dan menyatu di suatu daerah yang sama.

### **Daftar Pustaka**

- Asba, Rasyid. 2009. *Makasar dan Lombok: Integrasinya dengan Jaringan Niaga Global*
- Kesuma, Andi Ima. 2004. *Migrasi dan Orang Bugis: Penelusuran Kehidupan Opu Daeng Rilakka pada abad XVIII di Johor*. Yogyakarta.
- Lukman, Lalu. 2008. *Pulau Lombok dalam Sejarah: ditinjau dari Aspek Budaya*. Jakarta.
- Murdi, Lalu. *Jejak Kehidupan Bahari*.
- Pigeaud, Th. G. Th. 1960. *Java in the Fourteenth Century: A Study in Cultural History. The Nagara-Kertagama by Rakawi Prapañca of Majapahit, 1365 A. D.* The Hague: Martinus Nijhoff.

### **Website**

- Anonim. 2010. Migrasi Bugis: dari Pelaut menjadi Raja. Diakses 15 – 7 – 2017
- Anonim. 2012. Pertahanan Bahasa Bajo di Lombok Tengah. Diakses 15-7-2017

**Sri Trisna Dewi Hartati**  
Anggota IAAI KOMDA Jabodetabek  
arthadhewi@gmail.com

# Optimalisasi Kurikulum Arkeologi Maritim pada Jurusan Arkeologi di Perguruan Tinggi menuju Percepatan Perkembangan SDM yang Kompeten dan Profesional

Asyhadi Mufsi Sadzali

## **Abstract**

*The journey of Indonesia's maritime archaeology is not always a matter of bad news; shipwreck-cargo theft, or lack of conservation efforts, but also good news; the conservation of Punjulharjo Ancient Boat in Rembang, and other developments. Both of these conditions are inseparable from the role of archaeology department as the archaeologist-producing institutions. The government has regulated the learning at higher education through the Constitution Number 12 of the Year 2012 that the subject must be guided on KKNI (Kualifikasi Kompetensi Nasional Indonesia or Indonesian National Competences Qualification). Interestingly, the six archaeology departments in Indonesia have different curricula of archaeology. Then, three questions arise: 1) what is the current concept of maritime archaeology curriculum that is being implemented at state universities? 2) Do the six archaeology departments have learning achievements in maritime archaeology? 3) Are the concepts of maritime archaeology curricula (bentuk jamak dari curriculum) at six universities able to answer the current challenges, and able to support the development of maritime archaeology in Indonesia? Based on the curricula in six archaeology departments and other relevant information, the data were processed into comparative materials and references to optimize maritime archaeology curricula. This paper would be a discourse, as well as an evaluation to optimize the curricula of maritime archaeology in order to prepare competent human resources and to trigger the development of maritime archaeology in Indonesia.*

**Keywords:** curricula, Maritime Archaeology, Human Resources

**Kata kunci:** kurikulum, arkeologi maritim, sumberdaya manusia

## **1. Pendahuluan**

Berita *online* detiknews yang diluncurkan pada tanggal 16 November 2016, terkait hilangnya tiga bangkai kapal perang milik Belanda cukup mengguncang masyarakat Internasional. Kapal perang dunia ke-II; HRMS De Ruyter, Java, dan Kortenaer yang berbobot 6.640 ton tiba-tiba menghilang dari dasar laut. Sebelumnya kabar buruk serupa juga pernah menghebohkan Indonesia di tahun 1985, 1998, dan di tahun 2008. Di tahun 1985 terjadi pengangkatan isi muatan kapal Gerdermalsen milik VOC yang tenggelam di Karang Haliputan, perairan Kepulauan Riau. Isi muatan kapal berupa 126 batang emas,

dan 160.000 keramik dinasti Ming dan Qing diambil oleh Mitchael Hatcher. *The Salvage King*, julukan baru Hatcher mengangkat ±43.000 keramik China dari kapal Tek Sing yang tenggelam di Selat Galasa perairan Bangka, lalu di bawa ke Australia (Utomo 2008; Sudaryadi 2011). Tahun 2008 Hatcher mengangkat muatan kapal Cirebon yang tenggelam di perairan Blanakan, Cirebon Utara, dan berujung di balai lelang Cristie (Marbun 2011; Batubara 2014).

Kasus demi kasus seolah-olah mencoreng jejak perjalanan arkeologi maritim Indonesia. Meski demikian masih terdapat citra baik, semisal pelayaran rekontruksi relief kapal candi Borobudur menuju Madagaskar di tahun 2003. Jejak pelayaran kapal yang juga dikenal dengan sebutan kapal Samuderaaksa telah mendunia (Batubara 2013). Tidak terhenti pada pelayaran kapal Borobudur, eksistensi kemaritiman Indonesia kembali menuai pujian dengan pelayaran replika kapal Majapahit keliling Asia di tahun 2010 (Batubara 2016). Prestasi luar biasa lainnya datang dari situs kapal kuno Punjulharjo, Rembang. Kapal kuno berteknologi Asia Tenggara yang dianggap terlengkap ini cukup memberikan sumbangsih nyata bagi arkeologi maritim Indonesia dan dunia (Priyanto 2011).

Perjalanan perkembangan arkeologi maritim di Indonesia, baik dalam bentuk prestasi baik maupun buruk tentu tidak terlepas dari peran dan pengaruh sumber daya manusianya, yakni para arkeolog Indonesia, yang sebelum menjadi peneliti dan pelestari dibentuk dan dilatih di enam perguruan tinggi negeri yang membuka jurusan arkeologi, berikut.

Tabel 1. Jurusan arkeologi di PTN se-Indonesia.

No	Universitas	Tahun Berdiri	Lokasi
1	Universitas Indonesia	1957	Depok, Provinsi Jawa Barat
2	Universitas Gadjah Mada	1966	Yogyakarta, Provinsi DIY
3	Universitas Udayana	1958	Denpasar, Provinsi Bali
4	Universitas Hasanudin	1986	Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan
5	Universitas Halu Oleo	2013	Kendari, Provinsi Sulawesi Tenggara
6	Universitas Jambi	2014	Muara Jambi, Provinsi Jambi

Perkembangan arkeologi maritim di Indonesia juga erat kaitannya dengan tren penelitian arkeologi maritim di negara lain. Indonesia sendiri, kajian arkeologi maritim mulai dikembangkan pada tahun 1979/1980 dengan pengiriman lima staf Diektorat Purbakala untuk mengikuti SPAFA *Traning Course Underwater Archaeology* (Varuna Vol 5, 2011). Pengembangan ini terus berlanjut dengan pengriman staf dari instansi arkeologi untuk dilatih dalam penelitian arkeologi maritim khususnya bawah air. Sedang pada tataran perguruan tinggi, materi kuliah arkeologi maritim baru diselenggarakan tahun 2005/2006



oleh jurusan arkeologi Universitas Hasanudin sebagai pelopor. Tahun selanjutnya kemudin diikuti jurusan arkeologi di universitas lain. Walau demikian SDM Arkeologi Maritim, terkhusus Arkeologi Bawah Air, masih sangat minim, seperti gambaran dalam tabel 2, berikut.

Tabel 2. Gambaran arkeolog bersertifikat selam dan perlengkapan selam pada instansi arkeologi per-tahun 2017.

No	Instansi Arkeologi	Arkeolog Bersertifikat Selam	Tingkat Sertifikat			Alat selam yang dimiliki
			A1	A2	A3	
1	BPCB ACEH	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Irfan Sjam</li> <li>• Adi</li> </ul>	√	√		3 set
2	BALAR SUMUT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stanov Purnawibowo</li> <li>• Defri Ilias</li> </ul>	√	√		3 set
3	BPCB SUMBAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Azwar Sutihat</li> <li>• Teguh</li> <li>• Elmi</li> </ul>	√	√ √		5 set
4	BALAR SUMSEL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vivi</li> <li>• Budi Wiyana</li> <li>• Nofri</li> <li>• Retno Purwanti</li> </ul>	√ √	√ √		4 set
5	BPCB JAMBI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muhammad Ramli</li> <li>• Agus Sudaryadi</li> <li>• Yanto Manurung</li> </ul>		√ √ √		4 set
6	PUSLIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gupik</li> <li>• Shinatria</li> </ul>		√	√	2 set
7	BPCB Serang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turmudi</li> <li>• Adita</li> <li>• Swedhi</li> </ul>	√ √	√		3 set
8	BPCB DIY	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jusman Mahmud</li> </ul>	√			Tidak ada
9	BALAR DIY	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hengky</li> <li>• Agni</li> </ul>	√ √			4 set
10	BPCB JATENG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Junawan</li> <li>• Riris</li> </ul>		√	√	2 set
11	BPCB JATIM	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pahadi</li> <li>• Wicaksono</li> </ul>		√ √		
12	BALAR AMBON	Tidak ada				
13	BALAR BALI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wayan Sumerata</li> <li>• Gendro Keling</li> </ul>	√ √			2 set
14	BPCB GIANYAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Andi S.</li> <li>• Made Agus Sugiarta</li> <li>• Nyoman Adil</li> <li>• I Wayan Gede Yadnya</li> </ul>	√ √	√	√	4 set

15	BPCB GORONTALO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faiz</li> <li>• Romi Hidayat</li> <li>• Hadi Saputro</li> <li>• Albertinus</li> <li>• Andi Muliadi</li> </ul>	<p style="text-align: center;">√</p> <p style="text-align: center;">√</p> <p style="text-align: center;">√</p>	<p style="text-align: center;">√</p> <p style="text-align: center;">√</p> <p style="text-align: center;">√</p>		
16	BALAR MANADO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nasrullah A.</li> <li>• Joko</li> </ul>	<p style="text-align: center;">√</p>	<p style="text-align: center;">√</p>		
17	BPCB TERNATE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Julfi</li> <li>• Irwan</li> <li>• Alan Kelana</li> </ul>	<p style="text-align: center;">√</p> <p style="text-align: center;">√</p>	<p style="text-align: center;">√</p>		
18	BPCB KALTIM	Tidak ada				
19	BALKON	Tidak ada				

Apabila SDM yang ada dibandingkan dengan jumlah situs bawah air Indonesia, semisal data survei DKP berjumlah 463 situs, tentu jauh dari kata memadai (Marbun, 2011). Terlebih lagi merujuk pada catatan VOC sebanyak 274 titik, dan data yang dihimpun UNESCO terdapat 500 titik kapal karam di wilayah perairan Indonesia semakin tidak memadai (Ratnawati 2011). Data-data baru juga setiap tahun bermunculan, seperti situs situs kapal karang Kijang dan Karang Pinang Belitung, tentu semakin menuntut penambahan SDM arkeologi maritim siap pakai. Hal ini juga akhirnya berimbas pada minimnya penelitian arkeologi maritim yang diselenggarakan pihak Balar maupun di BPCB, seperti gambaran pada tabel berikut.

Tabel 3. Gambaran penelitian arkeologi maritim di instansi arkeologi Tahun 2017.

No	Instansi Arkeologi	Judul Penelitian
1	BPCB ACEH	Kegiatan Zonasi dan Inventarisasi Kapal karam di Perairan Sabang
2	BALAR SUMUT	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Survei Temuan Perahu Kuno di Lagoi, Bintan, Kepulauan Riau</li> <li>2. Ekskavasi di Cerenti, Kuansing, Riau</li> </ol>
3	BPCB SUMBAR	Survei Situs Bawah Air di Perairan Laut Batam
4	BALAR SUMSEL	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penelitian Arkeologi Maritim di perairan Belitung</li> <li>2. Penelitian Arkeologi Maritim di Cenggal, Kab. OKI, Sumatra Selatan</li> </ol>
5	BPCB JAMBI	Survei Bawah Air di Situs Asigara, Perairan Bangka Belitung bersama Dinas Perhubungan Laut.
6	PUSLIT ARKENAS	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analisis Keramik di Pulau Natuna</li> <li>2. Eksplorasi Pelabuhan Kuno di Wilayah Hitu, Ambon</li> <li>3. Penelitian Bersama ANMM di Selat Sunda</li> </ol>
7	BPCB SERANG	Survei Bawah Air di Wilayah Perairan Kepulauan Seribu
8	BPCB DIY	Tidak ada kegiatan di bidang arkeologi maritim

9	BPCB JATIM	Tidak ada kegiatan terkait di bidang arkeologi maritim
10	BALAR AMBON	Tidak ada kegiatan terkait di bidang arkeologi maritim
11	BALAR BALI	Penelitian Keramik di Pantai Bondalem, Buleleng
12	BPCB BALI	Inventaris, pemetaan, dan zonasi tinggalan Jepang digaris pantai Lombok Barat
13	BPCB MAKASAR	Survei di Danau Matano, Luwu Timur, Sulawesi Selatan
14	BPCB GORONTALO	1. Kajian Pemetaan dan Pendokumentasian Cagar Budaya Bawah Air di Perairan Leato, Kota Gorontalo 2. Survey Bawah Air di Perairan Likupang, Sulawesi Utara
15	BALAR MANADO	Tidak ada kegiatan terkait di bidang arkeologi maritim
16	BPCB TERNATE	Tidak ada kegiatan terkait di bidang arkeologi maritim
17	BALAR PAPUA	Tidak ada kegiatan terkait di bidang arkeologi maritim
18	BALKON	Tidak ada kegiatan terkait di bidang arkeologi maritim

Fakta memperlihatkan bahwa pengembangan arkeologi maritim masih jauh dari yang dicita-citakan. Walau pada tahun 2008 Balai Arkeologi Sumatra Utara berkomitmen menjadikan arkeologi maritim sebagai riset unggulan. Pilihan ini tentu disadari dari potensi arkeologi maritim yang berada diwilayah kerja Balai Arkeologi Sumatra Utara (Sutrisna 2008). Pada wilayah kerja Balar dan BPCB lain tentu memiliki potensi arkeologi maritim masing-masing yang harus dikaji terbihi untuk mendukung visi misi Presiden Jokowi mengembalikan Indonesia sebagai poros maritim dunia (Suropati & Sulaiman 2014). Hasil kerja arkeologi maritim akan sangat dibutuhkan guna mewujudkan cita-cita tersebut. Seperti misalnya pelayaran kapal Samudraraksa dan Spirit Majapahit yang cukup mengugah kesadaran publik dalam dan luar negeri akan identitas kemaritiman bangsa Indonesia (Batubara 2014).

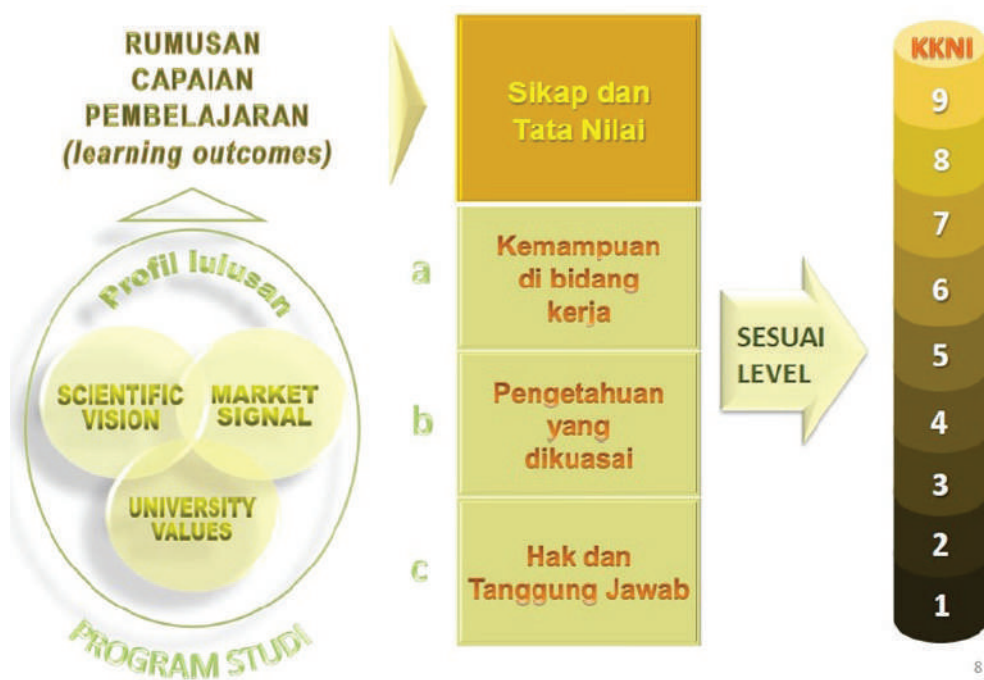
Tidak bisa dipungkiri, Indonesia butuh para arkeolog maritime handal dan siap pakai. Maka universitas sebagai pencetak para arkelog, perannya sangatlah penting baik selaku penyelenggara pendidikan kearkeologian maupun pengontrol mutu para calon peneliti professional arkeologi maritim. Akan tetapi kurikulum arkeologi maritim di enam universitas dengan konsep, serta standar capaian pembelajaran atau kompetensi berbeda-beda menjadi persoalan tersendiri. Fenomena ini kemudian memunculkan tiga rumusan masalah dalam penelitian ini, yakni; 1) Bagaimana konsep kurikulum arkeologi maritim yang diterapkan saat ini di PTN? 2) Apakah ke-enam jurusan arkeologi memiliki standar capaian pembelajaran di bidang arkeologi maritim? 3) Apakah konsep kurikulum arkeologi maritim di ke-enam PTN mampu menjawab tantangan yang ada serta mendorong percepatan perkembangan arkeologi maritim Indonesia? Jawaban dari penguraian persoalan

dalam tulisan ini sekiranya akan menjadi bahan pemikiran, diskursus, serta landasan evaluasi untuk jurusan arkeologi di Indonesia dalam mengoptimalkan kurikulumnya guna mempersiapkan SDM yang kompeten menuju Poros Maritim Dunia.

## **2. Kurikulum Arkeologi Maritim Pada Jurusan Arkeologi Di Perguruan Tinggi Negeri Indonesia**

Pemenuhan kebutuhan arkeolog profesional di Indonesia sepenuhnya bertumpu pada enam universitas penyelenggara pendidikan arkeologi. Tantangannya selain belum populer dimata masyarakat, juga persoalan kurikulumnya yang sejauh ini belum memiliki standar bersama. Kurikulum menurut Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012 pasal 35 ayat (1), merupakan seperangkat rencana dan pengaturan mengenai tujuan, isi, dan bahan ajar serta cara yang digunakan sebagai pedoman penyelenggaraan kegiatan pembelajaran untuk mencapai tujuan pendidikan tinggi. Pada ayat (2), Perguruan tinggi diamanatkan untuk mengembangkan kurikulumnya mengacu kepada Standar Nasional Pendidikan Tinggi yang dituangkan dalam capaian pembelajaran dalam jenjang kualifikasi KKNI (Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia).

Meninjau sejarah awal pendidikan arkeologi, kurikulumnya berpedoman pada rancangan bersama tiga universitas; Universitas Indonesia, Universitas Gadjah Mada dan Universitas Udayana pada tahun 1974 di Bali (Sumadio, 1983). Beberapa tahun sesudahnya, jurusan arkeologi mulai menjalankan konsep dan capaian pembelajarannya masing-masing. Baru pada tanggal 8 Februari 2017, diselenggarakan kembali konsorsium Program Studi Arkeologi se-Indonesia di Universitas Gadjah Mada. Konsorsium menitikberatkan pada rumusan standar kurikulum dan capaian pembelajaran lulusan (CPL) sarjana arkeologi. Pihak jurusan arkeologi, dalam hal ini seyogyanya berpatokan pada tujuan pembelajaran sesuai Undang-Undang Pendidikan Tinggi Nomor 12 Tahun 2012, yakni; 1) capaian pembelajaran, 2) bahan kajian yang harus dikuasai, 3) strategi pembelajaran, 4) sistem penilaian ketercapaian. Idealnya, rumusan ini tidak bersifat umum, namun ke-setiap mata kuliah termasuk arkeologi maritim. Perlu adanya suatu standar kurikulum arkeologi maritim sesuai UU No.12 Tahun 2012, yang dijabarkan; penempatan mata kuliah arkeologi maritim, bobot SKS, dosen pengampu, model pembelajaran, kerangka materi Perkuliahan Semester/ RPS, serta sarana pendukung sehingga mampu menguasai arkeologi maritim dengan kemampuan standar level 6 KKNI/Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia, seperti dalam bagan 1. Adapun, sebagai gambaran model pembelajaran mata kuliah arkeologi maritim yang memiliki keberagaman kurikulum pada ke-enam universitas dapat dilihat dalam tabel 4.



Bagan 1. Rumusan Capaian Pembelajaran. (Sumber; Direktorat Pembelajaran, 2016)

Tabel 4. Sebaran Mata Kuliah Arkeologi Maritim pada jurusan Arkeologi di PTN.

No	Universitas	Nama Mata kuliah	Kode mata kuliah	Semester	SKS	Jumlah Pertemuan
1	Universitas Indonesia	Arkeologi Maritim	HMAR600028	IV	3	16
2	Universitas Gadjah Mada	Arkeologi Maritim	BDP 3624	VI	3	16
3	Universitas Udayana	Arkeologi Maritim	SAA1465	VI	2	16
4	Universitas Hasanudin	1. Arkeologi Maritim	122F6102	II	2	16
		2. Arkeologi Bawah Air dan Penanganan Temuan	321F6104	VI	4	32
5	Universitas Halu Oleo	1. Arkeologi Maritim	ARK6542	V	3	16
		2. Arkeologi Bawah Air	ARK6757	VII	3	16
6	Universitas Jambi	1. Arkeologi Maritim	ARK145	IV	3	16
		2. Arkeologi Bawah Air dan Penanganan Temuan	ARK157	V	3	16

Mengacu pada Permendikbud No. 73 Tahun 2013 Tentang penerapan KKNI di bidang pendidikan tinggi, pasal 10 ayat (4), maka setiap mata kuliah dalam program studi wajib menyusun deskripsi capaian pembelajaran dengan mengacu pada KKNI level 6. Namun, pada kenyataan model kurikulum arkeologi maritim menyesuaikan KKNI level 6, yakni seperti yang digambarkan pada tabel 5.

Tabel 5. Gambaran Pembelajaran Arkeologi Maritim pada Jurusan Arkeologi 2016/2017

No	Universitas	Nama Mata kuliah	Jumlah SKS dan Pertemuan	Metode Pembelajaran (jumlah pertemuan)		Gambaran model pembelajaran
				Teori Kelas	Praktik Lapangan/ Analisis Lab	
1	Universitas Indonesia	Arkeologi Maritim	3SKS/16 Pertemuan	100%	Mandiri	Mahasiswa ikut serta dalam kuliah umum jalur rempah
2	Universitas Gadjah Mada	Arkeologi Maritim	3SKS/16 Pertemuan	100%	Mandiri	
3	Universitas Udayana	Arkeologi Maritim	2SKS/16 Pertemuan	100%	Mandiri	
4	Universitas Hasanudin	1. Arkeologi Maritim 2. Arkeologi Bawah Air dan Penanganan Temuan	2SKS/16 Pertemuan 4SKS/32 Pertemuan	100% 100%	Mandiri 50%	
5	Universitas Halu Oleo	1. Arkeologi Maritim 2. Arkeologi Bawah Air	2SKS/16 Pertemuan 3SKS/16 Pertemuan	100% 70%	0% 30%	Dalam mata kuliah ABA, mahasiswa melakukan sertifikasi selam dengan Kendari Diving Club biaya ditanggung masing-masing.
6	Universitas Jambi	1. Arkeologi Maritim  2. Arkeologi Bawah Air dan Penanganan Temuan	3SKS/16 Pertemuan  3SKS/16 Pertemuan	60%  30%	40%  70%	Arkeologi maritim melakukan projek penelitian kemaritiman di Jambi  Latihan selam dasar kolam, dan metode penelitian, perekaman data ABA (praktek dilakukan di darat, dan simulasi di kolam)



### 3. Optimalisasi Kurikulum Arkeologi Maritim Menuju Percepatan Perkembangan SDM yang Kompeten dan Profesional

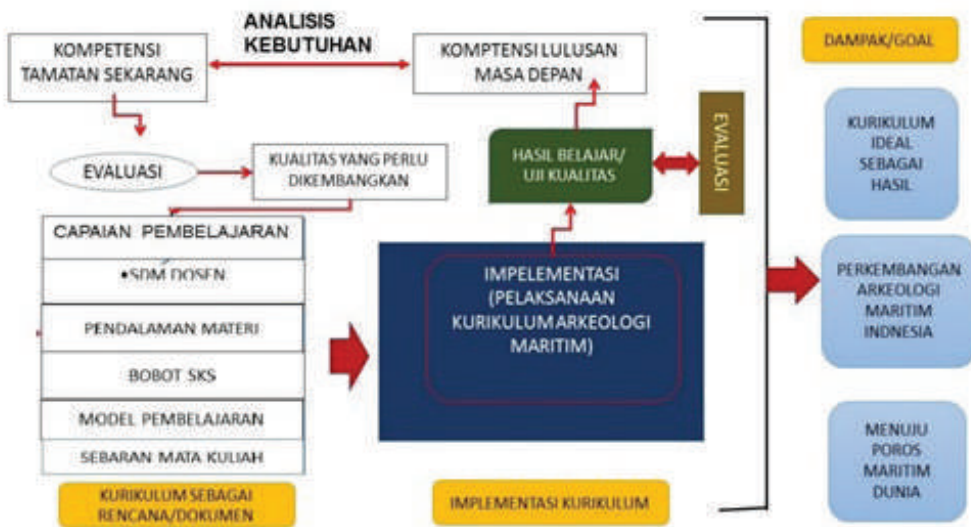
Kurikulum menurut beberapa pakar pendidikan, adalah suatu rancangan ide-ide pembelajaran atau suatu rencana tertulis tentang konsep pembelajaran beserta capaian pembelajarannya. Kurikulum diartikan memiliki sifat yang dinamis sebagaimana sifat pengetahuan itu sendiri. Sifat dinamis kurikulum mengarahkan para perancang dan pembuat kurikulum harus bersifat evaluatif, dan melakukan evaluasi terhadap faktor-faktor pembentuk kurikulum dan target capaian kurikulum. Oleh karena itu, optimalisasi bisa hadir apabila ada evaluasi, yang dalam hal ini kurikulum arkeologi maritim pada PTN.

Merujuk pada data kurikulum arkeologi di enam jurusan arkeologi, rata-rata masih jumlah Satuan Kredit Semester belum berbobot 3 SKS, dan bila dibandingkan dengan luasnya kajian arkeologi maritim tentu jumlah pertemuan dan pendalaman materinya tidak memadai. Dari segi model pendekatan pembelajaran, teori dengan pengajaran tatap muka di kelas masih mendominasi. Hanya beberapa jurusan yang melaksanakan kuliah di lapangan. Padahal bobot 3 SKS idealnya harus disertai dengan praktek kuliah lapangan sebagai pendalaman materi. Pakar pendidikan sepakat, pendidikan tidak mesti dalam ruang kelas, istilah “taman siswa” (kebun atau alam terbuka) mengisyaratkan bahwa tempat belajar perlu juga dilakukan di ruang terbuka, M Sjafei menyebutnya “ruang pendidikan” (Zed, 2016). Terdapat beberapa faktor internal dari kurikulum arkeologi maritim yang perlu dievaluasi, yang diuraikan dalam tabel 6 berikut.

Tabel 6. Evaluasi dan rekomendasi kurikulum arkeologi maritim.

No.	Indikator evaluasi	Rata-rata
1	Capaian Pembelajaran	Belum adanya rumusan standar capaian pembelajaran peserta mata kuliah arkeologi maritim yang sesuai KKNI dan rumusan Capaian Pembelajaran Program Studi S1 Arkeologi.
2	SDM Dosen	Perlu pendalaman spesifikasi maritim dan kemampuan tambahan lainnya
3	Pendalaman materi	Kajian arkeologi maritim dengan kajian spesifik arkeologi bawah air masih disatukan dalam satu mata kuliah
4	Bobot SKS	3 SKS
5	Model pembelajaran	Teori dan ceramah di kelas
6	Sebaran mata kuliah	Pada semester 5 dan 6

Evaluasi dan rekomendasi kurikulum arkeologi maritim diawali dengan merujuk pada rancangan model dimensi pengembangan kurikulum pendidikan tinggi yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Pembelajaran dan Kemahasiswaan tahun 2016 dalam bagan 2.



Bagan 2. Dimensi Pengembangan Kurikulum Arkeologi Maritim.

Selain itu, untuk mengoptimalkan pencapaian pembelajaran arkeologi maritim, kurikulumnya perlu disesuaikan dengan hasil konsorsium enam jurusan arkeologi yang dapat dilihat dalam tabel 7.

Tabel 7. Rancangan capaian pembelajaran arkeologi maritim

NO	Capaian Pembelajaran S1 Arkeologi	Capaian Pembelajaran Arkeologi Maritim
1	<p>Sikap,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa dan mampu menunjukkan sikap religus.</li> <li>2) Menjunjung tinggi nilai kemanusiaan dalam menjalankan tugas berdasarkan agama, moral dan etika.</li> <li>3) Berkontribusi dalam peningkatan mutu kehidupan bermasyarakat, berbangsa, bernegara dan kemajuan peradaban berdasarkan Pancasila.</li> <li>4) Berperan sebagai warga negara yang bangga dan cinta tanah air, memiliki nasionalisme serta rasa tanggungjawab kepada bangsa dan negara.</li> <li>5) Menghargai keanekaragaman budaya, pandangan, agama, dan kepercayaan atau temuan orisinal orang lain.</li> <li>6) Bekerjasama dan memiliki kepekaan sosial serta kepedulian terhadap masyarakat dan lingkungan.</li> <li>7) Taat hukum dan disiplin dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.</li> <li>8) Menginternalisasi nilai, norma dan etika akademik.</li> </ol>	<p>Sikap,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa dan mampu menunjukkan sikap religus.</li> <li>2. Menjunjung tinggi nilai kemanusiaan dalam menjalankan tugas berdasarkan agama, moral dan etika.</li> <li>3. Berkontribusi dalam peningkatan mutu kehidupan bermasyarakat, berbangsa, bernegara dan kemajuan peradaban khususnya bidang arkeologi maritim berdasar kepada Pancasila.</li> <li>4. Berperan sebagai warga negara yang bangga dan cinta tanah air, memiliki nasionalisme serta rasa tanggungjawab kepada bangsa dan negara khususnya dalam upaya pengembangan arkeologi maritim Indonesia.</li> <li>5. Menghargai keanekaragaman budaya, pandangan, agama, dan kepercayaan atau temuan orisinal orang lain.</li> <li>6. Bekerjasama dan memiliki kepekaan sosial serta kepedulian terhadap masyarakat dan lingkungan perariran.</li> </ol>

	<p>9) Menjunjung sikap bertanggungjawab atas pekerjaan di bidang keahlian arkeologi secara mandiri.</p> <p>10) Menginternalisasi semangat kemandirian, kejuangan dan kewirausahaan.</p>	<p>7. Taat hukum dan disiplin dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.</p> <p>8. Menginternalisasi nilai, norma dan etika akademik.</p> <p>9. Menjunjung sikap bertanggungjawab atas pekerjaan di bidang keahlian arkeologi maritim secara mandiri.</p> <p>10. Menginternalisasi semangat kemandirian, kejuangan dan kewirausahaan dalam bidang maritim.</p>
2	<p>Penguasaan pengetahuan,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menguasai konsep-konsep dasar ilmu arkeologi.</li> <li>2. Meengetahui pengetahuan tentang berbagai jenis data arkeologi di Indonesia.</li> <li>3. Mengenali berbagai jenis data arkeologi di tingkat regional dan dunia.</li> <li>4. Menguasai prinsip penelitian di bidang arkeologi dan kebudayaan.</li> <li>5. Menguasai dasar-dasar manajemen warisan budaya dan permuseuman.</li> </ol>	<p>Penguasaan pengetahuan,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menguasai konsep-konsep dasar kajian arkeologi maritim secara lokal maupun global</li> <li>2. Meengetahui pengetahuan tentang berbagai jenis data arkeologi maritim dalam lingkup lokal dan Indonesia</li> <li>3. Mengenali berbagai jenis data arkeologi maritim di tingkat lokal, regional dan dunia.</li> <li>4. Menguasai prinsip penelitian di bidang arkeologi maritim dan kebudayaan maritim Indonesia.</li> <li>5. Menguasai dasar-dasar manajemen warisan budaya maritim, dan museum maritim sebagai media edukasi publik.</li> </ol>
3	<p>Ketrampilan khusus</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mampu melaksanakan survei arkeologis.</li> <li>2. Mampu melaksanakan ekskavasi arkeologis.</li> <li>3. Mampu mendokumentasikan data arkeologi secara verbal dan visual.</li> <li>4. Mampu mengidentifikasi, menganalisis, dan menginterpretasi data arkeologi.</li> <li>5. Mampu menyajikan hasil penelitian arkeologi dalam bentuk laporan verbal dan visual.</li> <li>6. Mampu melaksanakan kegiatan yang berhubungan dengan manajemen warisan budaya dan permuseuman.</li> <li>7. Mampu melihat peluang dan memanfaatkan warisan budaya sebagai sumber/inspirasi kreasinya.</li> </ol>	<p>Keterampilan khusus</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mampu melaksanakan survei arkeologi maritim di darat dan bawah air.</li> <li>2. Mampu melaksanakan ekskavasi arkeologi bawah air.</li> <li>3. Mampu mendokumentasikan data arkeologi maritim secara verbal dan visual.</li> <li>4. Mampu mengidentifikasi, menganalisis, dan menginterpretasi data arkeologi maritim.</li> <li>5. Mampu menyajikan hasil penelitian arkeologi maritim dalam bentuk laporan verbal dan visual.</li> <li>6. Mampu melaksanakan kegiatan yang berhubungan dengan manajemen warisan budaya maritim dan museum maritim.</li> <li>7. Mampu melihat peluang dan memanfaatkan warisan budaya maritim sebagai sumber inspirasi kreasinya.</li> </ol>
4	<p>Ketrampilan umum.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mampu menyajikan hasil penelitian dalam bentuk skripsi, artikel ilmiah dan karya publikasi lain.</li> <li>2. Mampu berpikir logis, sistimatis, kritis, dan inovatif dalam konteks keilmuan.</li> <li>3. Mampu mengelola pembelajaran mandiri.</li> <li>4. Mampu menjalin kerjasama dengan kolega dan para stakeholder.</li> <li>5. Mampu menerapkan etika akademik dan profesi dalam melaksanakan pekerjaannya.</li> </ol>	<p>Ketrampilan umum.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mampu menyajikan hasil penelitian arkeologi maritim dalam bentuk skripsi, artikel ilmiah, populer, dan karya publikasi lain.</li> <li>2. Mampu berpikir logis, sistimatis, kritis, dan inovatif dalam konteks keilmuan arkeologi maritim</li> <li>3. Mampu mengelola pembelajaran mandiri.</li> <li>4. Mampu menjalin kerjasama dengan kolega dan para stakeholder.</li> </ol>

<p>6. Mampu membuat keputusan dengan tepat berlandaskan pada informasi dan data yang dapat dipertanggungjawabkan.</p> <p>7. Mampu memberikan saran, arahan, dan alternative solusi secara mandiri dan kelompok.</p>	<p>5. Mampu menerapkan etika akademik dan profesi dalam melaksanakan pekerjaan.</p> <p>6. Mampu membuat keputusan dengan tepat berlandaskan pada informasi dan data yang dapat dipertanggungjawabkan.</p> <p>7. Mampu memberikan saran, arahan, dan alternative solusi secara mandiri dan kelompok.</p>
---	---

Secara lebih terperinci, rekomendasi konkret rancangan pencapaian pembelajaran pada kurikulum arkeologi maritim yang optimal serta efektif, sebagai berikut.

**a. Pengembangan kompetensi SDM Dosen Pengampu Mata Kuliah Arkeologi Maritim.**

Dalam buku bertajuk *Teaching Models Desining Instruction For in 21st Century Learnes* karya Kilbane dan Milman, seoaraang pengajar dalam model pembelajaran abad 21 harus mampu merancang materi pembelajaran dan model pendekatan pembelajaran yang berpatok kepada capaian pembelajaran sebagai tujuan akhir pencapaian proses belajar mengajar (Kilbane & Milman, 2014). Untuk mengoptimalkan penjabaran capaian pembelajaran kedalam materi pembelajaran, maka dosen harus benar-benar menguasai pokok-pokok materi serta mampu mengarahkan pesertadidik untuk dapat meraih capaian pembelajaran, yang dalam hal ini adalah arkeologi maritim. Oleh karena itu perlu adanya beberapa upaya peningkatan kemampuan SDM dosen yang kiranya dapat dicapai dengan cara-cara berikut:

- a) Workshop untuk dosen pengampu arkeologi maritim, baik dalam hal metari kuliah, model pemebelajaran, atau terkait praktikum tertentu terkait materi pembelajaran.
- b) Pelatihan bersama baik mengenai arkeologi maritim di darat maupun di bawah air terutama pendalaman dan peningkatan metode perekaman, penelitian dan konservasi bawah air.
- c) Diskusi perancangan RPS bersama.
- d) Penyelenggaraan dosen magang, dimana dosen junior melakukn magang di jurusan arkeologi tertentu yang dianggap mumpumi untuk membimbing dan mekaukan regenerasi antara dosen arkeologi mritim senior kepada dosen arkeologi maritim junior atau pemula.
- e) Kegiatan kunjungan rutin berkala antar universitas dalam bentuk praktek kuliah lapangan bersama antar mahasiswa maupun penelitian dan pengabdian masyarakat bersama antar sesama dosen pengampu mata kuliah arkeologi maritim, dan arkeologi bawah air.
- f) Membentuk Asosiasi Dosen Pengampu Mata Kuliah Arkeologi Maritim dan Arkeologi Bawah Air.

## b. Standarisasi Materi Bahan Ajar Arkeologi Maritim

Perumusan standar materi arkeologi maritim yang harus dipahami dan dikuasai seluruh pesertadidik. Standar materi ini juga harus sinkron dengan rumusan capaian pembelajaran arkeologi maritim yang telah dipaparkan pada diatas. Standar materi oleh masing-masing jurusan arkeologi akan dikembangkan sesuai kondisi dan kebutuhan masing-masing dalam bentuk Silabus, dan RPS/RPP (Rencana Pembelajaran Semester/ Rencana Pokok Pembelajaran).

## c. Penambahan Bobot SKS

Besarnya SKS/Sistim Kredit Semester berimbang pada alokasi waktu yang diperoleh oleh pesertadidik dalam menguasai kemampuan sebuah mata kuliah atau disebut juga capaian pembelajaran (Direktorat Pembelajaran, 2016). Adapun unsur penentu perkiraan besaran SKS disesuaikan atas landasan berikut, yakni;

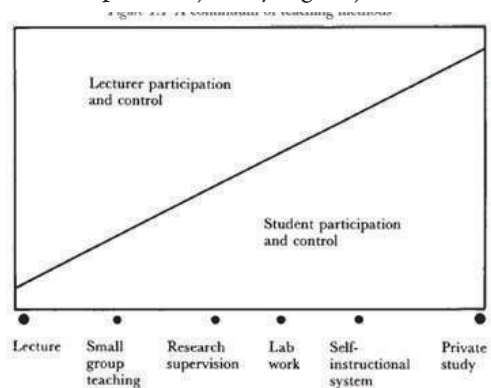
- Tingkat kemampuan yang harus dicapai atau standar capaian pembelajaran yang telah ditetapkan terhadap suatu mata kuliah.
- Kedalaman dan keluasan materi mata kuliah.
- Metode atau strategi pembelajaran yang dipilih.

Mengacu pada Permendikbud Nomor 73 Tahun 2013 tentang Penerapan Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia Bidang Pendidikan Tinggi, serta SN Dikti (Sistim Nasional Direktorat Pendidikan Tinggi), maka bobot SKS arkeologi maritim yang masih 2 SKS perlu ditambahkan lagi menjadi 3 SKS dengan catatan pemisahan dengan Arkeologi Bawah Air yang juga sebaiknya diberi bobot diatas 3 SKS.

## d. Model Pembelajaran

Kurikulum senatiasa berbanding lurus dengan model pembelajaran, karenanya perlu dipilih model pembelajaran efektif yang seusai dengan CPL/Capaian Pembelajaran Lulusan yang telah ditetapkan. Merujuk kepada hasil evaluasi model pembelajaran arkeologi maritim selama ini, maka tawaran model pembelajaran yang diajukan adalah metode pembelajaran *continuum* oleh Brown dan Atkins (2002), seperti dalam bagan 3 di samping.

Pokok dari metode ini adalah partisipasi seimbang antara dosen dan peserta didik. Pesertadidik secara aktif dilibatkan dalam beragam simulasi dan diskusi kelompok serta proyek kerja dan praktek lapangan, namun tetap dalam pengawasan dan bimbingan dosen pengajar.



Bagan 3. Metode Pembelajaran *continuum*

#### **e. Sebaran Mata Kuliah**

Mata kuliah arkeologi maritim pada ke-enam jurusan arkeologi umumnya ditempatkan pada semester V dan arkeologi bawah air di semester VI. Penempatan arkeologi maritim di semester V dan dilanjutkan kemudian arkeologi bawah air di semester VI dianggap cukup tepat. Dimana pada arkeologi maritim, akan diperkenalkan sedikit gambaran arkeologi bawah air termasuk pelatihan selam dikolam, sedangkan pada semester VI dilanjutkan pendalaman bersifat teknis dan metode perekaman data arkeologi di bawah air, termasuk program sertifikasi selam. Model ini telah diterapkan di arkeologi Universitas Halu Oleo dan Universitas Jambi sejak tahun 2017.

#### **f. Pendukung Optimalisasi Kurikulum Arkeologi Maritim.**

Poin a sampai e diatas tidak akan maksimal apabila tidak didukung oleh beberapa poin bersifat internal kampus, yakni poin pendukung optimalisasi kurikulum arkeologi maritim, seperti berikut:

- a. MOU dan Perjanjian Kerjasama dengan stakeholder terakit dalam lingkup lokal, regional, maupun internasional. Hal ini membantu dalam praktek lapangan, serta kesempatan terlibat langsung pada kegiatan penelitian arkeologi maritim yang dilakukan semisal BALAR, BPCB, PUSLIT ARKENAS maupun Departemen Perikanan dan Kelautan.
- b. Peralatan pendukung, dalam hal ini berupa artefak peraga, dan peralatan selam guna mendukung pelatihan kemampuan menyelam pesertadidik dalam matakuliah arkeologi bawah air.
- c. Bantuan dana dalam kegiatan praktek lapangan terkait mata kuliah arkeologi maritime dan bawah air. Terlebih mendukung finansial mahasiswa dalam sertifikasi selam, dan kegiatan proyek penelitian mahasiswa.
- d. Sumber referensi yang memadai juga menjadi kunci keberhasilan upaya optimalisasi SDM arkeologi maritim. Apalgi mengingat terbatasnya refrensi terkait arkeologi maritim yang bisa diakses dan diperoleh pesertadidik di perpustakaan kampus.

### **4. Penutup**

Potensi arkeologi maritim Indonesia yang melimpah dan memiliki keberagaman, baik di darat dan terlebih lagi tinggalan arkeologi dibawah air, yang menurut data UNESCO saja mencapai 4000 titik. Potensi sumber daya arkeologi maritim yang begitu melimpah pada kenyataannya belum berbicara banyak untuk kepentingan pengetahuan, publik dan negara. Terlihat sejak dekade 80-an hingga tahun 2017 peneltian arkeologi maritim tidak maksimal dan terkesan jalan ditempat. Pada tataran ini, arkeologi maritim belum masuk pada tataran analisis, interpretasi atau pengembangan metode dan teori baru terkait arkeologi maritime Indonesia. Hal ini sejalan dengan kurikulum arkeologi maritim yang diterapkan pada



jurusan arkeologi yang tidak berinovasi mengikuti perkembangan dunia arkeologi, alhasil belum mampu menghasilkan lulusan siap pakai yang kompeten dan professional dalam bidang arkeologi maritim.

Para sarjana arkeologi *fresh graduate*, umumnya belajar dari nol mengenai arkeologi maritim saat bekerja pada instansi arkeologi atau terkait. Para arkeolog belajar selam dan sertifikasi selam apabila ada program kantor. Harapannya, dengan wacana sederhana yang ditawarkan dalam tulisan ini, akan ada aksi selanjutnya untuk merumuskan bersama kurikulum arkeologi maritim yang optimal, sesuai dengan perkembangan arkeologi maritim dunia. Dengan demikian, maka arkeologi maritim Indonesia dimasa medatang akan mampu mengejar ketertinggalannya serta menjadi pilar penyokong cita-cita pemerintah menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. *Jalesveva Jayamahe*, Justru dilaut lah kita berjaya.

## Daftar Pustaka

- Atmosudirjo, S. (1983) Pengadaan Tenaga Terdidik: Jurusan Arkeologi Fakultas Sastra dan Kebudayaan UGM. Prosiding Seminar Arkeologi Cibulan, 2-6 Pebruari 1976. Jakarta, Departemen P & K.
- Batubara, A. M. (2013) Mengingat dan Melupakan: Museum Kapal Samudera-raksa Sebagai Ruang Konservasi Kreatif Budaya Maritim. *Jurnal Borobudur* 7 (2).
- (2014). Perlindungan Cagar Budaya Bawah Air Dalam Kajian Analisis Hukum. *Jurnal Borobudur* 8 (1).
- (2014) Dari Tradisi ke Inspirasi: Pelayaran Inspirasional Replika Kapal Majapahit ke Timur Jauh. *Inspirasi Majapahit*. Jakarta, Yayasan ARSARI bekerjasama dengan Universitas Gadjah Mada.
- Brown, G. & M. Atkins (2002). *Effective Teaching in Higher Education*. New York, Routledge.
- Direktorat Pembelajaran (2016) *Panduan Penyusunan Kurikulum Pendidikan Tinggi*. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi. Jakarta.
- Kilbane, C. R. & Milman N. B. (2014). *Teaching Models Desining Instruction for 21st Century Learners*. New Jearsey, Pearson Education.
- Marbun, J. (2011). *An Advocacy Approach on Underwater Heritage In Indonesia, Case Studi: An Auction on Underwater Heritage From Cirebon Waters in 2010*. *Proceedings on the Asia Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage*. SEAMEO-SFAFA. Manila.
- Muckelroy, K. (1978) *Maritim Archaeology*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Priyanto, W. A. (2011) *Conservation Research And Treatment Programs: Case Study of Ancient Boat Site In Rembang Regency*. *Varuna* 5.

- Ratnawati, L. D. (2011) Ekspedisi Jejak Peradaban Maritim di Bawah Air. Varuna 5.
- Sudaryadi, A. (2011) The Beliting Wreck Site After Commercial Salvage in 1998. Proceedings on the Asia Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage. SEAMEO-SFAFA. Manila.
- Sumadio, B. (1983). Pengadaan Tenaga Terdidik. Prosiding Seminar Arkeologi Cibulan, 2-6 Pebruari 1976. Jakarta, Departemen P & K.
- Sutrisna, D. (2008). Arkeologi Marittim, Riset Unggulan di Balai Arkeologi Medan. Prosiding Pertemuan Ilmiah Arkeologi XI, Solo, 13 – 16 Juni 2008. Jakarta, Ikatan Ahli Arkeologi.
- Utomo, B. B. (t.t.). Kapal-Kapal Karam Abad ke-10 di Laut Utara Cirebon. Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam. Jakarta.
- Zed, M. (2016). Rethinking Education: Anomali Peradaban dalam Dunia Pendidikan Guru Kita. Konferensi Nasional Sejarah X di Hotel Grand Sahid Jayakarta 7 – 10 November 2016. Jakarta, Masyarakat Sejarawan Indonesia.

## **Perundangan**

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi

Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2012 Tentang Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia

Perturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nomor. 73 Tahun 2013 Tentang Penerapan Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia

**Asyhadi Mufsi Sadzali**  
Universitas Jambi  
asyhadi\_mufsi@unja.ac.id

# *Pustaka Laklak* dan Unsur Kemaritiman Yang Dikandungnya

Rita Margaretha Setianingsih

## **Abstract**

*The Batak ethnic group that lived around Toba Lake in North Sumatera – that was believed as their place of origin – was bequeathed cultural opus in the form of pustaha laklak, an old book written on tree bark. This legacy was already near to extinction because of its material that is susceptible to the natural environment and the modern life of today's society. Generally this legacy was family property and was handed down from one generation to the next generation. The content of Pustaka laklak is about magic formula, supernatural creature, magical things, divination, and advice. Besides, there was an indication that pustaha laklak also describes the family tree of certain clan. Another point to write about Batak history was because the cultural legacy also contains data concerning maritime affairs.*

**Keywords:** boat (*prau*), boat material, fish (*dengke*), boru saniang naga

**Kata kunci:** prau, bahan perahu, dengke, boru saniang naga

## **1. Pendahuluan**

Etnis Batak adalah salah satu suku bangsa di Nusantara yang beruntung karena tidak saja kaya akan peninggalan budaya materi maupun adat istiadat, namun juga diwarisi para leluhurnya dengan karya-karya tulis yang disebut dengan *Pustaka Laklak*, kitab-kitab kuna Batak yang ditulis pada kulit kayu. *Pustaka* merupakan adaptasi dari kata pustaka yang berasal dari bahasa Sanskerta. Kesamaan itu memunculkan pendapat yang dikemukakan KF Holle dan H Kern yang menyatakan bahwa aksara Batak berasal dari aksara Kawi. Teori lain dikemukakan oleh Engelbertus EW Schroder yang mencoba menghubungkan aksara Batak dengan aksara Phoenesia (*coeniform*). Melalui aksara Batak yang diwujudkan dalam *pustaka laklak* itu setidaknya telah membuktikan bahwa suku bangsa Batak tidak seterbelakang sebagaimana dahulu dibayangkan orang saat membicarakan sejarah Batak (wilayah dan masyarakatnya) di Indonesia.

Secara umum dapat disebutkan bahwa *pustaka laklak* adalah benda bersurat dengan format seperti akordeon yang dituliskan di kulit kayu, bambu, dan tulang atau tanduk kerbau.

Ini adalah manuskrip berisi tradisi masa lalu yang merefleksikan gambaran peradaban suku bangsa Batak yang mengandung nilai tradisional, sastra klasik dan lainnya. Manuskrip ini merupakan sebuah buku atau teks yang berisi tentang hal-hal yang bersifat rahasia, serta umumnya berisi tentang ritual, simbol, mitos, pengobatan (*haubatan*), pertanggalan hari baik dan hari tidak baik (*parhalaan*), *porsili*, dan dibuat oleh seorang dukun (*datu*).

Terkait dengan media penulisan, pertulisan pada bambu, tulang dan tanduk kerbau biasanya hanya membicarakan hal-hal khusus dengan kalimat singkat. Adapun sebagai sarana penyimpan pengetahuan akan ilmu-ilmu yang dimilikinya, para *datu* menggunakan menggunakan media berupa kulit kayu yang dilipat-lipat yang dapat memuat lebih banyak pertulisan.

Proses pembuatan pustaha laklak dimulai dari pencarian bahan baku *laklak* (media yang ditulisi) yang terbuat dari kulit kayu *alim*/gaharu (*Aquilaria*) atau kulit kayu pohon *terep*, sejenis pohon sukun (*Artocarpus altilis*) yang masuk dalam famili/suku *Moraceae*. Kemudian kulit kayu dikupas dari pokoknya sehingga menghasilkan kupasan – kulit dalam yang telah dipisahkan dari kulit luar yang kering – yang dapat mencapai panjang 7 meter dengan lebar sekitar 60 cm. Ukuran ini tergantung pada besar/diameter pohon. Selanjutnya permukaan kulit kayu yang masih kasar itu dihaluskan menggunakan sebilah pisau. Setelah dihaluskan, maka kulit kayu itu diketam menggunakan parang, dan kemudian digosok dengan jenis daun yang kasar agar permukaan kulit kayu tadi menjadi lebih halus. Laklak yang sudah bersih dan halus itu dilipat menyerupai akordeon, dan dipukul-pukul dengan palu kayu dan sisi-sisinya dipotong dengan pisau agar menjadi lebih lurus dan rapi. *Laklak* yang sudah kering siap ditulisi.

Alat untuk menuliskan aksara atau menggratkan gambar pada *laklak* berupa *kalam*, pena berbahan lidi pohon enau (*Arenga pinnata*). Tinta yang disebut mangsi dibuat dari campuran jelaga, air kulit jeruk, dan air tebu merah. Tinta juga dibuat dari cairan lelehan hasil bakaran ranting pohon jeruk. *Mangsi* menghasilkan warna-warna hitam, merah, dan kadang-kadang warna coklat. Selanjutnya untuk memudahkan penulisan, membawa dan menyimpan maka pada kedua ujung laklak yang telah ditulisi tadi – yakni pada bagian yang kelak menjadi lembar halaman pembuka dan lembar halaman penutup naskah – diberi sampul. Sampul bagian depan biasanya berhiaskan gambar cecak (*boraspati*).

Saat ini objek dimaksud masih tersimpan di beberapa keluarga Batak, dan dianggap sebagai benda warisan yang dipelihara secara turun temurun. Di kota Medan masih dapat dijumpai sebagai koleksi Museum Negeri Sumatra Utara. *Pustaha laklak* juga masih dijumpai sebagai koleksi beberapa museum lain, baik di Indonesia maupun di luar negeri seperti Belanda dan Jerman. Dalam kesempatan kali ini akan disampaikan beberapa hal yang dapat diketahui dari *pustaha laklak* terkait beberapa kata yang mendeskripsikan tentang kemaritiman, dan dunia perairan lainnya seperti kata *parau*, *ihan*, *dengke*, dewi air (*boru saniang naga*) dan bahan perahu.

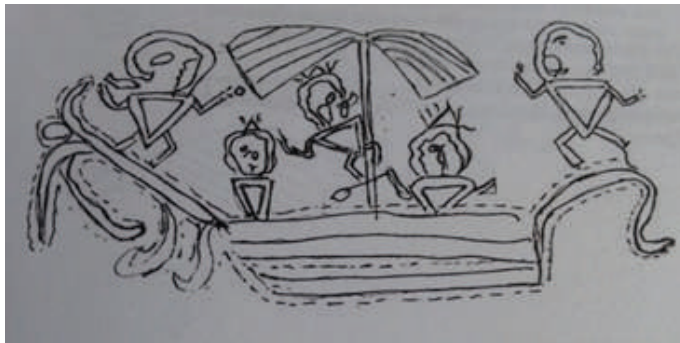
## 2. Data pada *pustaha laklak*

### a. *Parau*

*Parau* atau perahu di dalam *pustaha laklak* tidak hanya dituliskan menggunakan tinta warna hitam tetapi juga digambarkan dengan empat orang penumpang yang ikut berlayar. Penggambaran perahu sangat jelas dengan adanya bagian buritan dan bagian depan. Dalam *pustaha laklak* disebutkan:

.....*ma*<sup>1</sup> *sibiyang*<sup>2</sup> *satutu*<sup>3</sup> *inon asa*<sup>4</sup> *da*<sup>5</sup> *sahat*<sup>6</sup> *ama*<sup>7</sup> *ganna*<sup>8</sup> *inon asa dapapuna*<sup>9</sup>  
*tu*<sup>10</sup> *parau*<sup>11</sup> *siruma*<sup>12</sup> *na godang*<sup>13</sup> .....

Kata perahu ini dijumpai pada *pustaha laklak* Batak Toba dengan nomor inventaris 2215 yang merupakan koleksi Museum Negeri Sumatera Utara. Secara keseluruhan isi teks ini mengungkapkan tentang Panghulubalang yang digunakan untuk melawan musuh serta beberapa mantra dan harus dilengkapi sebagai persyaratan yang diinginkan *datu* atau dukun (Hartini 2002, 1).



Gambar 1. Parau bersama penumpang  
(Sumber: Museum Negeri SU, no. 2215)

<sup>1</sup> *ma*, partikel sama dengan *lah*, penanda tekanan (Warneck 2001,199).

<sup>2</sup> *si biyang*, penebutan nama anjing (*ibid*, 44); sedangkan kata *si*, berarti penunjuk nama (*ibid*, 209).

<sup>3</sup> *satutu*: sungguh benar (*ibid*, 367).

<sup>4</sup> *asa*, agar, supaya, maka, daripada (*ibid*, 24).

<sup>5</sup> *da*, bukankah? (*ibid*, 64).

<sup>6</sup> *sahat*, tiba, sampai (*ibid*, 284).

<sup>7</sup> *ama*, artinya ayah, bapak (*ibid*, 9).

<sup>8</sup> *gana*, artinya tempat seseorang bersumpah untuk membersihkan diri (*ibid*, 95).

<sup>9</sup> *pa*, awalan yang terletak di depan kata kerja mengandung arti membuat atau menjadikan (*ibid*, 230). Tetapi jika bentuknya pun dengan *na* di belakang berarti apa yang sekurang-kurangnya harus dibuat untuk menghindar dari perang atau perselisihan (*ibid*, 253).

<sup>10</sup> *tu*, berarti terhadap, kepada, ke, kamus (*ibid*, 357).

<sup>11</sup> *parau*, berarti perahu, kapal, kamus (*ibid*, 236).

<sup>12</sup> *ruma*, rumah adat atau rumah Batak yang diukir (*ibid*, 277).

<sup>13</sup> *godang*, banyak, besar (*ibid*,103), bisa juga *si ruma na godang*, berarti rumah orang tua.

Kata perahu juga dijumpai dalam pustaha laklak di perpustakaan Leiden University di Belanda. *Pustaha laklak* dimaksud menyebutkan tentang desa marga Lontung yang berderet sebaris, mempunyai rumah beratapkan kecil terbuat dari anyaman pandan, mempunyai perahu yang terbuat dari batang pohon, ada kumbang hitam penggerat kayu, ada burung nanggarjati (burung di dalam cerita Batak yang dikatakan dapat terbang ke benua atas). Demikian disebutkan..... *parbanjar*<sup>14</sup>, *tongatonga*,<sup>15</sup> *paruma tungkap paung*,<sup>16</sup> *parparau*<sup>17</sup> *toras tu tunggul*<sup>18</sup> *ni lautan*, *parpidongpidong gustung*<sup>19</sup>, *pidong nanggardjati*<sup>20</sup>... dan .... *ima goarmu*<sup>21</sup>, *tu habinsaran ma hutam*<sup>22</sup>. *Lontung ma margam*,<sup>23</sup> *pasahat ma di ahu bobak di hoda na bara*<sup>24</sup>..... (Tobing 1963, 50-51).

Kalimat tersebut di atas diterjemahkan oleh Tobing dengan "... *your village shall be in the centre, your sawah or rice field shall be round and situated on a slope, your proa shall be of hard wood, fit for navigation on the wide seas; your bird shall be of species of 'gustung', the Nanggardjati bird...*" (Tobing 1963, 50-51). Terjemahkan ulangnya adalah "... desanya di tengah-tengah berderet sebaris, rumah-rumahnya beratap kecil dan dari anyaman daun pandan, perahunya terbuat dari pohon yang berdaun kecil (?), banyak terdapat kumbang hitam penggerat kayu, dan burung Nanggarjati, burung yang dapat terbang ke benua atas....". Kata *paruma tungkap paung* itu berarti rumah-rumahnya beratap kecil dari anyaman daun pandan.

Dalam *pustaha laklak* itu juga disebutkan tentang perahu berukuran besar, "... *ai ho do parbanjar julu, paruma tungkup paung, parparau hopal na bolon, partalitali partumtuman...*" (Tobing 1963, 48). Ini memperlihatkan rumahnya berbanjar di hulu rumahnya beratap kecil dan terbuat dari anyaman pandan, ada berperahu yang besar, menggunakan ikat kepala (*destar*) yang dililitkan di kepala. Perlu diketahui bahwa ikat kepala (*tali-tali*) ini hingga kini masih sering digunakan oleh penduduk di Tano Batak sebagai penutup kepala dengan cara dililitkan.

---

<sup>14</sup> *parbanjar*, deretan atau baris (*ibid*, 35). Tobing menterjemahkan bahwa kampungnya berada di tengah-tengah. Kata *banjar* lebih cocok diartikan berderet.

<sup>15</sup> *tonga-tonga*, artinya di tengah-tengah (*ibid*, 353).

<sup>16</sup> *paruma tungkap paung*, berarti rumah beratapkan daun pandan. Tobing men-terjemahkan dengan sawahnya berbentuk bulat dan berada di tempat yang rendah.

<sup>17</sup> *parparau*, naik perahu atau berperahu (*ibid*, 26)

<sup>18</sup> *toras ni tunggul*, sejenis kayu yang berdaun kecil (*ibid*, 365).

<sup>19</sup> *parpidong-pidong gustung*, kumbang hitam penggerat kayu (*ibid*, 114).

<sup>20</sup> *pidong nanggardjati*, artinya burung yang dapat terbang ke benua atas (*ibid*, 212).

<sup>21</sup> *ima goarmu*, itulah namamu (*ibid*, 103).

<sup>22</sup> *tu habinsaran ma hutam*, ke arah tempat terbitnya matahari (timur) desamu (*ibid*, 46).

<sup>23</sup> *lontung ma margam*, Lontung margamu (*ibid*, 203).

<sup>24</sup> *pasahat ma di ahu bobak di hoda na bara*<sup>24</sup>, berilah, serahkanlah kulit kuda yang coklat kepadaku.

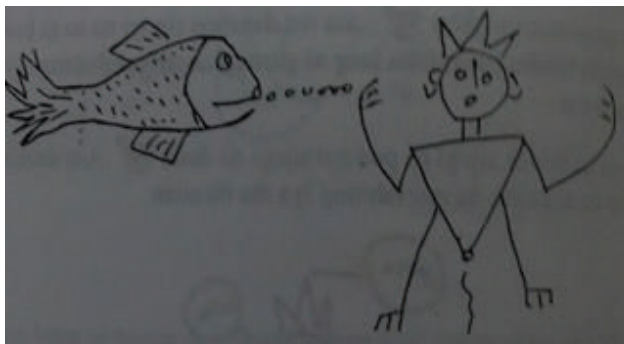


**b. *Dengke* atau *ihan* (ikan)**

*Dengke* atau *ihan* (ikan) ternyata merupakan salah satu syarat yang harus disiapkan untuk upacara selain mantra, rempah-rempah, dan ayam yang digunakan sebagai sarana oleh *datu* (dukun) untuk menyakiti musuh, atau bahkan untuk membuat musuh mati. Ikan yang dibutuhkan bukan ikan yang hidup melainkan ikan mati di laut, dan itu merupakan salah satu syarat yang tidak dapat ditinggalkan. Ini tertera pada *pustaha laklak* MAPAS atau Menantang Yang Anggap Enteng. *Pustaha laklak* itu sudah dalam kondisi sangat rusak, beraksara dan berbahasa Toba dan sekarang tersimpan di Museum Negeri Sumatra Utara. *Pustaha* MAPAS telah ditransliterasikan dan diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia, beserta dengan gambar-gambar yang tertera di dalamnya (Purba 1998, 2).

Dalam adat Batak, ikan dapat digunakan juga sebagai simbol, misalnya yang disebut *dengke saur*, adalah ikan yang dibumbui dengan air limau, *aek pangir*, *hunik* (kunyit) dan menjadi santapan dalam sebuah upacara adat. Hidangan ikan ini dipersembahkan dan dimakan bersama-sama sebagai simbol agar semua keinginan dapat terwujud. Demikian pula halnya dengan memakan *dengke na porngis* (ikan yang gemuk), yang sekaligus merupakan lambang kelimpahan sehingga orang-orang yang menikmatinya dalam kesempatan itu akan mendapatkan karunia umur panjang dan hidup yang berbahagia (Vergouwen 1986, 103).

Ikan mati di laut (*dengke na mate di laut*) digunakan juga sebagai bahan untuk sajian pada saat upacara. Adapun salah satu syaratnya adalah "... *dohot di ulu ni manuk patiaraja dohot di babi mate sadari asa mate diasarna ihur ni huting dohot unte na marusrus dohot haluang na marasar dohot tarugi na pogo di bonanana ima sinoro ni dohot dengke na mate di laut...*" (Purba 1998, 95). Terjemahannya adalah "... kepala burung *patiaraja* (*manuk patiaraja* adalah burung kecil yang bercorak-corak yang dalam cerita dongeng bertindak sebagai raja burung), dengan babi yang mati mendadak di kandangnya, dengan jeruk manis yang jatuh dengan perlahan-lahan ke bawah, dengan kalong, dengan ijuk atau lidi yang tidak dikembalikan setelah meminjam, dengan ikan yang mati di laut...."



Gambar 2. *Dengke* atau *ihan*  
(Sumber: Museum Negeri SU)

Adapun macam ikan yang disebutkan adalah *dengke daung*,<sup>25</sup> *dengke Sialumiate* (*dengke na malum*),<sup>26</sup> *dengke sitio-tio*,<sup>27</sup> *dengke nilaeen* (*dengke saur*),<sup>28</sup> *dengke rundut*,<sup>29</sup> *dengke pora-pora*,<sup>30</sup> *ihan julung-julung*.<sup>31</sup>

Dalam *pustaha lak-lak Panghulubalang* juga disebutkan tentang *ihan* atau *dengke julung-julung*, yaitu "... *ahu ma panghulubalang*<sup>32</sup> *iham julung-julung sibiyang*<sup>33</sup> *manggono*. Pida surat tondi surung ni pisona sabur di alaman. Iya tabas na surung mago batara panghulubalang ni *ihan julung-julung sibiyangsa mago na pisona*<sup>34</sup>..." (Hartini 2002, 9).

### c. **Boru Saniang Naga**

*Boru Saniang Naga* dalam *Pustaha laklak* adalah tokoh dianggap sebagai nenek yang memiliki kemampuan untuk dapat menenangkan air di danau atau menenangkan putaran air. *Boru saniang naga* juga adalah dewi air, dan ia dipercaya oleh para nelayan sebagai penguasa yang berperan dalam mendapatkan ikan sebagai hasil tangkapan yang diharapkan. Disebutkan.....

"... *hujou hutanggo, hupangalualui, sahala ni Daompung, Boru saniang naga, saniang naga tunggal, saniang naga di jae, saniang naga di julu, protintin na rumiris, parsanggul na lumobi parbungabunga nasa tutup ni odap. Naga yang marjullak goar ni mualmu, si raja mangarabuk goar ni sampurami, si raja mumbakumbak goar ni umbakmi, si raja mompasompas goar ni pasirmi, si boru menakenak di bagasan aekmi. Hamu pangubatan arian, pangalapan bodari, tangkas hamu huboto marruma gorga, parsopo niambaruran jala parruma ijuk, na mian di tongatonga ni lautan...*" (Tobing 1963, 118).

Adapun terjemahan dari Tobing adalah

"... *I invoke you, I appeal to you, sahala of my Ompung, Boru saniang naga, the big naga, who upstream as well as downstream possesses an infinite number of rings (the circles of the water) and the most beautiful wreaths of flowers, as large as the*

---

<sup>25</sup> *Dengke daung* adalah ikan yang busuk (*ibid*, 71).

<sup>26</sup> *Dengke siamuliate* atau *dengke na malum* adalah ikan yang dingin (*ibid*, 200).

<sup>27</sup> *Dengke sitio-tio* adalah ikan yang dipakai dalam upacara adat (*ibid*, 346).

<sup>28</sup> *Dengke nilaeen* adalah ikan yang enak atau lebih disukai (*ibid*, 174) dan *dengke saur* atau juga disebut *dengke sahat* adalah ikan yang dipersembahkan supaya mimpi yang baik dapat terwujud (*ibid*, 206).

<sup>29</sup> *Dengke rundut*, adalah ikan campur-campur (*ibid*, 278).

<sup>30</sup> *Dengke pora-pora* adalah ikan ikan kecil, ikan paitan atau ikan tawas (*ibid*, 249). Ikan *tawas/tawas* adalah ikan air tawar dimana sirip dada, perut dan duburnya berwarna kuning kejingga-jinggan (*Puntius javanicus*).

<sup>31</sup> *Ihan julung-julung* adalah ikan laut yang moncongnya panjang lancip (*Hemuramphus*), juga bisa ikan tawar (*Zenarchopterus*). Kamus Besar Bahasa Indonesia 2005, 480.

<sup>32</sup> *panghulubalang* adalah nama untuk seorang pendekar atau juga merupakan patung kecil yang dipuja yang dimasukkann sedikit pupuk (Warneck 2001, 374).

<sup>33</sup> *sibiyangsa* adalah nama orang.

<sup>34</sup> artinya menggenapi *surat tondi*. *Surungnya piso* yang tumpah di halaman. Kalau manteranya '*surung mago batara*', *panghulubalangnya ikan julung-julung*. Hilangnya *piso*, *surunglah kita* (Hartini 2002, 42).

*surface of the goat's skin with which the drum is covered. As a source you are called the bubbling naga, and as a waterfall the prince causing spray. As the waves you are called the seething prince, at the beach you are called the prince causing breakers (your beach is called the restless prince), but in the depth you are the quiet woman. It is you that are fetched day and night (drinking water). I know it for certain that in the middle of the wide seas you have a house with wood-carvings, a barn decorated with woodcarvings and a house with a roof made of the fiber of sugar palm..."* (Tobing 1963, 119).

*Boru Saniang Naga* yang dianggap sebagai penguasa air, hidup di sumber-sumber mata air, di sungai, di Danau Toba dan di laut. Dia yang menyebabkan ombak, yang menentukan hasil tangkapan nelayan itu banyak atau tidak (Tobing 1963, 117). Begitu pula dengan menurut Vergouwen yang menyebutkan bahwa selain dewa-dewa utama, misalnya *Batara Guru, Soripada, Mangalabulan (Debata na tolu), Mulajadinabolon* dan *Debataasiasi* juga terdapat kuasa-kuasa alami penting yang menjelma, salah satunya adalah *Boru Saniang Naga*. *Boru Saniang Naga* merupakan dewi air dalam bentuk seekor ular. Dia memerintah kuasa-kuasa air, dan adalah suatu kuasa yang berbahaya dan mengancam nelayan dan orang lain yang ada hubungannya dengan aliran air. Dia dapat memberikan berkat setelah kepadanya diberikan persembahan (Vergouwen 1986, 80).

*Boru Saniang Naga* juga dianggap sebagai penguasa atau dewi mata air (*homban*), dimana mata airnya dianggap keramat, dan dianggap ada roh leluhur yang berdiam di dalamnya. Ada juga yang berpendapat bahwa *homban* adalah mata air di ladang yang dipelihara dengan baik sebagai tempat persembahan dan di sekitarnya ditanami bunga-bunga (Warneck 2001, 136). Selain itu diselenggarakan pula upacara *patiur homban*, dimana *Boru Saniang Naga*, diimbau untuk berkenan merestuinnya (Vergouwen 1986, 82). *Patiur homban* adalah upacara membersihkan mata air di ladang dengan mengadakan persembahan di ladang.

Keberadaan Saniang naga juga dijumpai dalam Pustaha laklak "... *alai malluga ma ibana tu tongatonga, jala mardaba ma saniang naga di jae dohot saniang naga di julu, jala mangangkat ma horsik i tu parau ni inanta..... punggupunggu ma i ujungna, ala laut do portibi on...*" (Tobing, 1963: 68). Terjemahan Tobing "... *row to the centre and then Saniang Naga from the north and from the south (the waves coming from the north and from the south) met with ... .. in the middle of the sea...*" (Tobing 1963, 69).

Demikianlah kepada *Boru Saniang Naga* diberi persembahkan berupa bakul yang diisi dengan satu kakak tua, bulu ekor ayam putih, akar batang bambu, batu *porhas* (petir), kampak satu gurdi, pisau, jarum, jeruk purut masing-masing satu buah dan dibungkus dengan kain putih. Setelah itu diikat dengan benang, "... *sambilu dohot sada be gansip sada be lailai ni manuk na bontar dohot sada be dugul-dugul ni bulu dohot batu siporhas sada be*

*dohot tangke dohot sada be pengkor dohot piso sada be dohot jarum na ramping ... .. ia dung do inon muse dirahuti ma dohot bonang manalu... .. dihatahon ma tu debata na tolu dohot tu boru saniang naga...*” (Purba 1998, 13).

Selain itu ada pula persembahan baginya berupa telur ayam empat butir, daun motung<sup>35</sup>, sirih ditanam di gerbang besar, “... *asa dibuatmuse ma dohot pira ni manuk opat hibul dohot bulung ni motung dohot hasea inon, dohot napuran asa dihatahon ma i tu boraspati ni tano dohot tu sombaba dohot tu boru saniang naga humaliang desa na wolu dohot tu...*” (Purba 1963, 19).

#### d. **Botean**

Kedua *botean* atau tambatan perahu tersebut di atas ditemukan saat diadakan penelitian arkeologis di desa Pagar Batu, Parmonangan, Kecamatan Simanindo, Kabupaten Samosir. Menurut penduduk setempat ke dua tiang tersebut dahulu digunakan untuk menambatkan perahu.

*Botean* berbahan batuan andesit, berpahatan *gorga ulu paung*, hiasan setengah manusia setengah hewan, mirip dengan kepala manusia yang bertanduk kerbau. Muka manusia digambarkan berwibawa dan tanduk *sitingko* (bertanduk bulat) lambang kekuatan. Manusia digambarkan berjambul (*sijaharan*) yang melambangkan banyak keturunan (*hagabeon parhorasan*).



Foto 1. Botean atau tiang tempat tambatan perahu.

Di bagian bawah ada ukiran cecak

(*boraspati*) dalam posisi menghadap ke atas. *Botean* dengan ukiran *gorga ulu paung* melambangkan keperkasaan untuk melindungi manusia seisi rumah dari hal-hal yang buruk. Serta masyarakat percaya bahwa hal itu dapat sebagai penjaga setan-setan dari luar kampung (Sirait 1980, 33).

#### e. **Pahatan Gambar Perahu di Gua Umang**

Berdasarkan catatan lama yang antara lain dibuat pejabat pemerintahan setempat pada masa pemerintahan Hindia Belanda di antara tahun 1920 – 1930, diketahui bahwa di Tanah Karo, di sebelah baratdaya Gunung Sinabung, pada tebing sungai/Lau Garut terdapat sebuah gua umang. Masyarakat juga menyampaikan hal yang sama. Obyek tersebut merupakan data arkeologis yang menarik untuk mengetahui sejarah kebudayaan

---

<sup>35</sup> *motung* adalah sejenis pohon yang daun di bagian bawahnya putih (Warbeck 1986, 208)



Foto 2. Gua Umang dengan gambar perahu

masyarakat Batak Karo yang mendiami daerah tersebut. Obyek dimaksud juga ditemukan di tempat lain di Tanah Karo, seperti Gua Umang atau Gua kemang di Sembaha, di wilayah Kabupaten Deli Serdang, atau Gua Umang di Sari Nembah di Kabupaten Karo.

Pentingnya data itu terkait dengan pengenalan orang akan gua - atau kerap disebut penduduk dengan *griten*, yang

artinya tempat menyimpan tulang belulang manusia yang telah diangkat dari liang kuburnya - tersebut yang berupa lubang persegi yang dipahatkan pada tebing padas (*vulcanic tuff*). Berdasarkan sebuah foto lama dan keterangan masyarakat sekitar, diketahui bahwa pintu masuk gua itu berukuran sekitar satu meter persegi dengan kedalaman sekitar dua meter. Lantai gua disebutkan rata, dengan dinding tegak. Bagian depan gua *umang* tersebut mengesankan gambaran wajah dan terlihat bahwa pada bagian di atas lubang (hidung) terdapat guratan mata kanan dan kiri (gambar nomor 4).

Demikianlah hal menarik dari keberadaan gua itu juga karena di kiri-kanan pintu gua masing-masing terpahat gambaran perahu. Perahu pertama yang berada di sebelah kiri digambarkan lengkap dengan tiang dan layar persegi, serta kemudi di bagian samping buritan. Bagian atas/geladak perahu dilengkapi dengan pagar samping. Ujung haluan merupakan linggi yang cukup tinggi. Kemudian pada perahu yang di sebelah kanan mulut gua digambarkan adanya tokoh yang berdiri di bagian buritan/belakang. Kedua perahu itu digambarkan seolah saling berhadapan.

Dalam peninjauan yang dilakukan oleh tim Balai Arkeologi Medan pada bulan Januari 2013 di wilayah Desa Tanjung Pasar, Kecamatan Tiganderket, Kabupaten Karo, diketahui bahwa dahulu di tebing utara Lau Pasar, di sebelah jembatan melintasi sungai tersebut yang menghubungkan daerah Tanjung dan Perbesi, saat ini terdapat sebidang tanah yang telah diratakan dengan menggunakan alat besar. Pada bidang tanah datar hasil galian itu telah didirikan bangunan sederhana. Tebing sungai dimaksud menempati bagian selatan sedangkan bangunan sederhana menempati bagian utara bidang tanah datar itu. Bila sebelumnya tanah bagian utara merupakan gundukan yang cukup tinggi, hasil penggalian dipindahkan ke bagian selatan, ke bagian tebing sungai. Saat ini bagian tebing sungai itu telah rata oleh timbunan yang digali dari sebelah selatannya. Gua umang/kemang dengan ukiran bergambar perahu di bagian ambangnya telah tertutup tanah setinggi sekitar 4--5 meter. Informasi penduduk menyebutkan bahwa kejadian itu berlangsung belum lama, sekitar tahun 2010.



Cerita tentang Gua Umang selalu dikaitkan dengan kepercayaan tentang tempat bersemayam orang bunian yang disebut *umang*. Umang adalah, sebagaimana dituturkan oleh para tetua desa, adalah orang bunian yang mirip dengan manusia, tapi memiliki ukuran fisik lebih kecil. Bedanya lagi, kalau berjalan, kakinya terbalik, tumitnya menghadap ke depan sedangkan jari-jari kakinya ke arah belakang.

## 5. Penutup

*Pustaha laklak* menantang yang dianggap enteng (MAPAS) memuat tentang melawan orang atau musuh yang menanggapi enteng. Melawan artinya menyakiti dengan menggunakan sarana mantra, rempah-rempah dan ayam. Jadi diyakini bisa membuat orang atau musuh menjadi sakit dan mati. Juga *pustaha laklak* yang isinya tentang pangulubalang yang digunakan untuk melawan musuh, yang dapat dijadikan pegangan oleh masyarakat pendukungnya. Naskah juga memuat tentang ramuan-ramuan, obat-obatan beserta mantera-manteranya yang dilakukan oleh seorang dukun sebagai petunjuk dan tata cara pelaksanaannya.

Naskah Batak ini merupakan koleksi van der Tuuk yang dikumpulkannya saat dia berada di Tanah Batak selama enam (6) tahun yaitu 1851 – 1857. Semua koleksi ini telah diwariskan ke Perpustakaan di Universitas Leiden, dan telah dipublikasikan pada tahun 1925 oleh Winkler dengan judul *Die Toba-Batak auf Sumatra in gesunden un kranken Tagen*. Tulisan Winkler inilah yang menjadi sumber penulisan oleh PH. O. L. Tobing dalam karyanya yang berjudul *The Structure of the Toba-Batak Belief in the High God* di tahun 1963.

Demikianlah dapat dikatakan bahwa data tentang maritim diperlihatkan melalui kata yang menyebutkan bahan perahu dari kayu (*parau, parparau toras tu tunggul*) serta keberadaan perahu yang besar (*parparau hopal na bolon*). Pada gambar yang dilukiskan di pustaha lak-lak terlihat adanya perahu yang terbuat dari papan-papan kayu dengan layarnya serta empat orang penumpang yang ikut berlayar. Ada yang berdiri di buritan dan di bagian haluan perahu. Tentunya papan-papan kayu tersebut diambil dari jenis pohon besar yang mempunyai daun-daun kecil, seperti yang tertulis pada pustaha laklak.

Dalam *pustaha laklak*, kata laut juga disebutkan dalam konteks yang sangat berarti, sehingga kata ikan yang mati di laut disebutkan sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi dalam penyiapan upacara yang berkenaan dengan upaya mematikan musuh. Jadi bukan ikan yang berasal dari perairan sekitar, seperti danau atau sungai yang terdapat di sekitarnya, melainkan berasal dari perairan yang berada jauh dari permukiman orang Batak. Laut sebagai sebuah perairan yang luas tentu dianggap juga memiliki banyak misteri dan kekuatan.

Secara tidak langsung, aspek kemaritiman dikenal oleh masyarakat Batak masa lalu yang bermukim di seputaran Danau Toba, karena pengenalan mereka akan wilayah pesisir



yang jauh dari permukiman mereka, baik itu pantai barat maupun pantai timur pulau Sumatra. Pengenalan dimaksud terkait dengan aspek perdagangan hasil bumi dan hasil hutan di pedalaman Sumatra ke pusat-pusat perdagangan di wilayah pantai.

### **Daftar Pustaka**

- Departemen Pendidikan Nasional (2008) *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Edisi Keempat. Jakarta, PT. Gramedia Pustaka Utama
- Hartini, S. *et al.* (2002) *Transkripsi Naskah Batak. No. Inventaris: 2215, Panghulubalang*. Medan, Museum Negeri, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Sumatra Utara.
- Pelawi, S. K. *et al.* (1992/1993). *Parhalaan Dalam Masyarakat Batak*. Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Purba, S. (1998) *MAPAS: Menantang Yang Anggap Enteng*. Medan, Museum Negeri Sumatra Utara.
- Sangti, B. (1977) *Sejarah Batak*. Medan.
- Setianingsih, R. M. (2011) Pustaka Laklak dan Prasasti, Sumber Tertulis Batak di Bagian Selatan Danau Toba, Sumatra Utara. *Berita Penelitian Arkeologi* 26.
- Sirait, B. (1980) *Laporan Penelitian. Pengumpulan dan Dokumentasi Ornamen Tradisional di Sumatra Utara*. Medan: Pemerintah Daerah Tingkat-I Provinsi Sumatra Utara.
- Tampubolon, R. P. (2002) *Pustaka Tumbaga Holing, Adat Batak – Patik Uhum Jilid I*. Jakarta, Dian Utama dan Kerabat (Kerukunan Masyarakat Batak).
- Tobing, PH. O. L., (t.t). *The Structure of The Toba-Batak Belief in the High God*. Makasar: South and South-East Celebes Institute for Culture.
- Vergouwen, J. C. (1986) *Masyarakat dan Hukum Adat Batak Toba*. Jakarta, Pustaka Azet
- Warneck, J. (2001) *Kamus Batak Toba-Indonesia*. Medan, Bina Media.

# Geostrategi Kepulauan Maya-Karimata: Telaah Arkeologi dan Sejarah Maritim

Eko Herwanto, Imam Hindarto, dan Nugroho Nur Susanto

## **Abstract**

*The element of maritime great potency of the Maya-Karimata Islands has built the cultural character of islands' life. The islands' geostrategy provides important values, particularly to the aspects of maritime politics, economy, culture, and defence. Results of research on artefacts and maritime history reveal that: (a) the geography of Maya-Karimata Islands is suitable for sailing, as well as regional and international trade; (b) The Maya-Karimata Islands is the buffer zone for the political-economic power within Southeast Asia; (c) the character of islands' community is open to the development of regional culture mode, especially in term of the system of religion; (d) the natural condition of the Islands and the character of the inhabitants have contributed to the maritime defence system.*

**Keywords:** geostrategy, maritime, sailing, trade, religion

**Kata kunci:** geostrategi, kemaritiman, pelayaran, perdagangan, religi

## **1. Pendahuluan**

Kepulauan Maya-Karimata memberikan gambaran penting akan peranan pulau-pulau dalam perkembangan budaya maritim. Kepulauan ini berada di Selat Karimata yang merupakan pusaran arus pelayaran dan perdagangan regional maupun internasional. Keletakkan kepulauan ini diapit oleh pusat-pusat budaya regional khususnya di Jawa, Sumatra, dan Kalimantan. Karakteristik internal dari pulau-pulau di kepulauan ini berpotensi sebagai “titian” yang menghubungkan pusat-pusat budaya (Herwanto 2010, 104). Karakteristik ini berpotensi menumbuhkan kekhasan budaya tersendiri, khususnya budaya kepulauan.

Pelayaran dan perdagangan dalam budaya maritim merupakan dua hal yang saling berkaitan. Hubungan dari kedua hal tersebut pada fungsi sekundernya sebagai penggerak budaya dapat diterangkan dalam sebuah model kausal. Inti dari model ini, antara lain: (1) kebutuhan manusia akan komoditas menggerakkannya untuk mendapatkan komoditi tersebut melalui upaya pertukaran atau jual beli; (2) kebutuhan manusia akan pengetahuan baru, menggerakkan manusia untuk keluar dari ranah pengetahuan asalnya; (3) kedua jenis kebutuhan tersebut mendorong orang untuk pergi ke negeri-negeri lain (yang dihuni bangsa-bangsa lain) yang diantaranya banyak terletak di seberang lautan; (4) kebutuhan

akan komunikasi tersebut di satu sisi mendorongnya untuk menyeberangi lautan, di sisi lain mengembangkan sikap terbuka terhadap pendatang asing; dan (5) kebutuhan menyeberangi lautan mendorong berkembangnya pengetahuan mengenai pelayaran (Sedyawati 2006, 333-334).

Nilai penting Kepulauan Maya-Karimata tidak hanya dipandang dalam geostrategis yang berada di jalur pelayaran dan perdagangan. Lebih daripada itu, posisi demikian untuk memahami kekhasan dari kepulauan ini yang perlu dilihat lebih lanjut sebagai unsur kekuatan laut (sea power) yang mendukung karakteristik kepulauan. Unsur kekuatan laut tersebut terdiri atas; (a) posisi geografis; (b) pembawaan fisik dan keadaan alaminya; (c) keluasan laut; (d) panjang dan seluk beluk pantainya; (e) jumlah penduduk yang bermukim di sepanjang pesisir; (f) karakter dari keseluruhan penduduk pada umumnya; dan (g) karakter dan kebijakan penguasa (Joesoef 2014, 103).

Penjajagan arkeologis dan kesejarahan Kepulauan Maya-Karimata telah dilakukan oleh Balai Arkeologi Kalimantan Selatan (dulu Balai Arkeologi Banjarmasin) selama dua tahap. Tahap pertama dilakukan di kawasan pesisir Kalimantan Bagian Barat Daya khususnya di Kabupaten Kayong Utara dan Pulau Maya. Hasil dari penjajagan tahap ini berhasil mengidentifikasi beberapa situs arkeologi di daerah tersebut, seperti Situs Totek, Situs Kemboja, dan Gua Sedahan. Tahap kedua, dilakukan pada tahun 2010 dengan menjajagi 7 pulau di Kepulauan Maya dan Karimata. Simpulan pada tahap ini bahwa telah terdapat okupasi di beberapa pulau pada masa lalu baik bersifat sementara maupun permanen. Ragam aktivitas manusia terkait dengan okupasi tersebut, antara lain, keagamaan, perdagangan, dan pertahanan militer. Selain itu, juga disimpulkan adanya keberlanjutan budaya, terkait dengan okupasi mulai dari awal masehi hingga era modern (Tim Penelitian 2010, 41-42). Kajian pendahuluan mengenai keletakkan dan kearkeologian Pulau Maya telah diulas oleh Herwanto (2010). Dalam artikelnya dilontarkan asumsi bahwa Pulau Maya mempunyai nilai penting tidak hanya bagi Kalimantan, Sumatra dan Jawa, serta daerah kepulauan lainnya. Nilai penting tersebut terutama sebagai “jembatan budaya” baik dalam aktivitas ekonomi, keagamaan maupun perluasan hegemoni politik (Herwanto 2010, 104-105).

Pengkajian ini berusaha mensintesis hasil-hasil penelitian maupun kajian terdahulu. Perhatian utama ditujukan pada identifikasi aspek-aspek dalam sejarah kepulauan maupun kemaritiman. Hal tersebut bertujuan untuk mendukung pemahaman akan geostrategi dari Kepulauan Maya-Karimata. Kerangka umum dalam geostrategi ini menempatkan ruang sebagai kategori utama dari pemikiran strategis<sup>1</sup>. Pengkajian ini akan menempatkan geostrategi hanya dalam analisis ragam data baik pada konteks ekonomi,

---

<sup>1</sup> Daoed Joesoef memberikan pengertian strategi merupakan keseluruhan operasi intelektual dan fisik yang diniscayakan untuk menanggapi, menyiapkan, dan mengendalikan setiap kegiatan kolektif di tengah-tengah konflik (Joesoef 2014, 5)

politik, budaya, maupun militer. Hasil analisis tersebut, lebih lanjut dapat diteladani melalui perumusan strategi umum yang terkait dengan strategi geomaritim (Joesoef 2014, 34).

## **2. Gambaran Umum Situs-Situs Arkeologi di Kepulauan Maya-Karimata**

Kepulauan Maya-Karimata terdiri atas gugusan pulau-pulau yang tersebar di wilayah administrasi Kabupaten Kayong Utara, Kalimantan Barat. Dinas Perikanan dan Kelautan setempat, pada tahun 2009 telah mencatat bahwa di wilayah kerjanya terdapat 103 pulau yang sudah diberi nama oleh masyarakat. Pulau-pulau tersebut mengelompok menjadi beberapa kepulauan kecil, contohnya Kepulauan Maya terdiri atas Pulau Maya, Upeh, Nenas, Meresak, Dua, dan Hantu. Dari keseluruhan jumlah pulau tersebut yang terindikasi terdapat artefak arkeologi adalah Pulau Maya, Datu, Meledang, Karimata dan Serutu. Berikut ini gambaran umum dari situs-situs dan artefak yang diresume dari hasil laporan penelitian arkeologi di Kepulauan Maya-Karimata.

### **a. Pulau Maya**

Pulau Maya merupakan pulau terbesar di Kepulauan Maya-Karimata (112.000 Ha). Jarak antara Pulau Maya dengan pesisir Pulau Kalimantan kurang lebih 0.5 Km. Sebagian besar wilayah pulau ini berupa rawa yang ditumbuhi bakau. Dataran tinggi terdapat di bagian barat pulau dengan beberapa gunung, yaitu Gunung Dusun, Gunung Sebiyau, dan Gunung Totek. Dari gunung-gunung tersebut mengalir sungai-sungai kecil yang bermuara dipantai. Kompleksitas artefak arkeologi dapat ditemukan di daerah Gunung Sebiyau dan Gunung Totek. Selain itu, kompleksitas temuan juga terdapat di bagian timur Pulau Maya terutama di Desa Kamboja. Lokasi desa tersebut cukup strategis karena berhadapan langsung dengan Kota Sukadana.

Di daerah Gunung Sebiyau terdapat di lokasi yang padat akan artefak arkeologi, yaitu di Hulu Sungai Gunung Sebiyau dan Sungai Cabang Neraka. Sebagian besar artefak arkeologi yang ditemukan di kedua lokasi ini berupa keramik-keramik yang berasal dari Cina dengan kronologi abad 10-13 M. Informasi dari penduduk setempat menyatakan bahwa di kedua lokasi tersebut juga sering ditemukan berbagai bentuk perhiasan berupa manik-manik baik dari batu maupun emas. Oleh karena itu, penambangan emas secara liar terjadi di kedua lokasi tersebut dari beberapa tahun.

Sebaran artefak arkeologi di Gunung Totek ditemukan di hulu Sungai Totek dan Pasir Putih. Temuan arkeologis yang cukup menarik di hulu Sungai Totek adalah sebuah batu besar yang dipahat dua buah motif relief stupa. Kedua motif relief stupa digambarkan berbeda namun memiliki bagian-bagian umum dalam struktur stupa. Relief pertama mempunyai ukuran lebih tinggi dibandingkan dengan relief kedua. Postur penggambaran relief pertama juga lebih ramping daripada relief kedua. Di sekitar batu ber relief stupa juga pernah ditemukan sebuah arca batu oleh para pencari harta karun. Arca tersebut sudah

dijualbelikan sehingga tidak terlacak lagi keberadaannya. Lokasi Pasir Putih berada di sebelah barat dari Gunung Totek. Penamaan lokasi ini dilatarbelakangi oleh kondisi bentang lahan yang berupa pasir laut yang berwarna putih. Sebaran artefak yang ditemukan di lokasi Pasir Putih berupa fragmen gerabah dengan berbagai bentuk dan ukuran.

Kompleksitas artefak arkeologi selanjutnya berada di bagian timur dari Pulau Maya. Lokasinya temuan artefak tersebut di sekitar parit-parit kecil yang bermuara di Sungai Meledang. Beberapa artefak yang bisa diidentifikasi adalah fragmen keramik, pipisan, dan lunas kapal yang sudah terfragmentaris. Artefak arkeologi yang masih utuh juga disimpan oleh penduduk setempat, seperti beberapa jenis keramik.

#### **b. Pulau Datu**

Pulau Datu terletak berimpit dengan pesisir Pulau Kalimantan. Dalam kondisi air laut surut Pulau Datu bisa dijangkau dengan jalan kaki melewati hamparan pasir putih. Namun, ketika air mulai pasang terdapat selat yang memisahkan antara Pulau Datu dengan Pulau Kalimantan. Artefak arkeologi yang ditemukan di pulau ini hanya makam yang sudah diberi cungkup dan bagian lantainya diplaster dengan semen. Seperti halnya situs-situs arkeologi lainnya makam di Pulau Datu ini juga sudah rusak akibat penggalian liar. Penggalian liar tersebut juga berdampak tersingkapnya batu bata yang tersebar acak di permukaan tanah. Kondisi sekarang dari makam hanya tampak pada bagian batu nisan yang berbentuk persegi panjang. Bagian atas dari batu nisan ini meruncing atau berbentuk segitiga. Pada bagian tengah dari batu nisan terdapat motif lingkaran.

#### **c. Pulau Meledang**

Pulau Meledang merupakan dua buah pulau yang disatukan oleh dataran genting yang yang dulunya merupakan selat. Lebar dataran genting yang memisahkan kedua pulau kurang lebih 150 meter. Penduduk setempat menjadikan dataran genting tersebut sebagai lokasi pemukiman. Sumber air tawar juga ditemukan di beberapa titik. Salah satu sumber tersebut telah berupa sumur yang dipercaya sudah ada sejak dulu. Artefak arkeologi berupa keramik dan makam Islam ditemukan di sekitar sumur tersebut. Selain itu, artefak berupa fragmen keramik mulai dari abad ke-10-19 M. juga tersebar luas di area pemukiman penduduk. Pencarian barang antik secara liar pernah dilakukan di pulau ini. Menurut penuturan penduduk setempat selama pencarian barang antik pernah menemukan keramik, gerabah, logam, bekas kapal dan rangka manusia.

#### **d. Pulau Karimata**

Pulau Karimata mempunyai bentang lahan yang bergunung-gunung. Titik tertinggi di pulau ini di Gunung Cabang dengan ketinggian 1039 m dpl. Sumber-sumber mata air tawar mengalir melewati sungai-sungai kecil di beberapa bagian pulau. Bagian pesisir pulau ini mempunyai banyak teluk namun tidak semuanya dapat disandari oleh kapal dengan ukuran besar. Kendala utama hal tersebut adalah kedalaman air laut di daerah pantai yang

cukup dangkal. Daerah pantai yang bisa digunakan berlabuh kapal besar berada di bagian barat pulau (Desa Betok).

Ragam artefak arkeologi yang ditemukan di pulau ini cukup bervariasi. Sebagian besar artefak yang ditemukan berupa fragmen keramik. Artefak tersebut tersebar di sepanjang pantai Desa Padang Karimata dan ada pula yang disimpan oleh penduduk. Di Desa ini juga ditemukan bekas keraton dengan meriam yang berada di halaman depannya. Kondisi sekarang, bekas keraton tersebut didiami dan dirawat oleh keluarga atau keturunan Teuku Simbo. Di depan bekas keraton terdapat lapangan dan masjid kuna yang sudah mengalami banyak renovasi. Temuan arkeologis lainnya berupa makam Islam yang berada kurang lebih 100 m sebelah utara dari bekas Keraton. Penduduk setempat menyebut makam tersebut adalah makam tokoh yang bernama Teuku Abdul Jalil.

#### **e. Pulau Serutu**

Pulau Serutu adalah pulau yang terjauh dari keseluruhan pulau di Kepulauan Maya-Karimata. Jarak antara pesisir Pulau Kalimantan dengan pulau ini kurang lebih 84 Km. Lokasi Pulau Serutu berada di sebelah barat dari Pulau Karimata atau di sebelah timur dari Kepulauan Bangka Belitung. Artefak arkeologi yang ditemukan di Pulau Serutu berupa mercusuar dan dua buah prasasti batu. Mercusuar berada di sebuah bukit di bagian barat pulau. Sedangkan, kedua prasasti berada di lokasi yang dinamakan Pasir Cina dan Pasir Kapal. Penamaan kedua lokasi tersebut digunakan pula untuk penamaan masing-masing prasasti.

Kedua prasasti beraksara dan berbahasa Cina. Pada prasasti Pasir Cina media pemahatannya berupa tebing batu yang dialiri oleh air tawar. Pahatan aksara ditempatkan di beberapa tempat di bagian tebing tersebut. Hasil transliterasi<sup>2</sup> dari beberapa pahatan prasasti tersebut menunjukkan frasa “Quan Shi” yang berarti ‘air mancur’ dan “Qing” berarti ‘bersih atau jernih’. Selain kedua frasa tersebut, terdapat pula sebuah diagram yang dipahatkan di dinding tebing. Bentuk diagram berupa gambar kotak persegi empat yang dibagi menjadi delapan bagian. Teknik pembagiannya dengan menyatukan kedua sudut diagonal dan membagi rata bagian tengah bidang (vertikal-horisontal).

Prasasti Pasir Kapal dipahatkan pada sebuah batu besar dengan bidang pahat yang datar. Pada batu ini terpahat huruf Cina dengan pembacaan dari atas ke bawah. Beberapa huruf dalam prasasti tersebut sudah aus sehingga tidak terbaca. Namun, berdasarkan pembacaan bagian yang lain memberikan petunjuk tentang nama Kerajaan Yuan, adanya utusan (caraka), jumlah kapal, dan kronologi waktu.

---

<sup>2</sup> Ucapan terima kasih yang dalam kepada saudara Sofwan Noerwedi atas bantuannya telah menghubungkan dengan saudara Tu Hua (Student in International Master of Quaternary and Prehistory 2010-2012 Institute de Paleontologie Humaine Museum National de Histoire Naturelle, Paris) yang mentransliterasi dan alih aksara kedua prasasti tersebut.



### **3. Pembahasan Posisi Strategis: Jalur Pelayaran dan Perdagangan di Nusantara**

Pada kurun waktu seribu tahun pertama sebelum masehi, daerah-daerah di Nusantara sudah termasuk suatu kawasan budaya besar yang rentangannya mengandaikan adanya hubungan laut yang tetap. Rentangan waktu pada masa ini disebut masa perunggu-besi atau perkembangan Kebudayaan Dongson (dari nama situs di Vietnam Utara). Artefak arkeologis dari masa ini dicirikan dengan penggunaan logam, seperti nekara atau moko. Sebaran artefak tersebut mulai dari Kerinci (dataran tinggi Sumatra) sampai Kepulauan Kei (Lombart 2010, 11; Bellwood, 2000, 387-391). Nekara juga ditemukan di daerah pesisir Kalimantan, yaitu di Sambas dan Kotawaringin. Persebaran nekara di sejumlah wilayah di Nusantara sangat mungkin terkait melalui jaringan pelayaran dan perdagangan. Sebaran ini mengalami tumpang tindih dengan jaringan kontak dengan India pada awal tarikh masehi (Bellwood 2000, 402-403).

Keberadaan Budaya Dongson di kawasan Selat Karimata (pesisir Sambas dan Kotawaringin) menunjukkan bahwa kawasan tersebut sudah masuk dalam jaringan pelayaran dan perdagangan. Perkembangan selanjutnya pada masa awal tarikh masehi dengan adanya kontak dengan budaya India seperti di daerah pesisir utara Jawa, seperti di Situs Batujaya (Djafar, 2010: 97-98). Belum dapat diketahui peranan Kepulauan Maya-Karimata pada fase awal terbentuknya jaringan pelayaran dan perdagangan ini. Namun, jaringan pelayaran dan perdagangan tersebut dapat dipastikan melalui jalur Selat Karimata.

Pengalaman dalam mengarungi lautan selatan berlanjut dan berkembang pada masa sesudahnya. Cina sebagai pusat ekonomi telah membawa dampak besar terhadap pelayaran dan perdagangan di Asia Tenggara. Jalur-jalur pelayaran untuk mendapatkan sumber komoditi mulai dipetakan dalam catatan-catatan pelaut. Roderich Ptak (1998: 269-270), berdasarkan kajian atas catatan tersebut melihat pelayaran menuju Asia Tenggara melalui dua rute yang berbeda. Pertama, dari Fujian mengikuti pesisir Cina menuju Guangdong, kemudian menuju Hainan terus pesisir Champa dan Pulau Condore. Dari sini berlanjut ke tiga arah, yaitu Siam, barat laut Borneo, dan pesisir timur Semenanjung Malaya. Berpangkal dari pesisir timur Semenanjung Malaya, pelayaran bisa dilanjutkan menuju Trengganu, Pahang, Pulau Tioman, Johore, dan Singapura yang memungkinkan menuju Samudra Hindia.

Rute kedua menghubungkan Fujian ke Asia Tenggara dengan beberapa bagian. Pertama dari Fujian menuju barat daya Taiwan dan Barat Laut Luzon. Selanjutnya, pelayaran dapat menuju Mindoro dan Kepulauan Calamian. Dari Selat Mindoro, pelayaran biasanya langsung menuju Palawan kemudian sampai di Selat Babalac dan Kota Kinibalu di pesisir Sabah. Bagian selanjutnya pelayaran dari pesisir utara Borneo (baca Kalimantan) menuju ke Tanjung Datu, di mana akan bergabung dengan jalur percabangan dari Vietnam

Selatan. Dari barat laut Borneo, pelayaran dapat melanjutkan ke Johor atau meloncat ke selatan menuju Pontianak, Kepulauan Karimata, Kepulauan Belitung, timur Sumatra dan utara Jawa.

#### **4. Aspek-Aspek Geostrategi Kepulauan Maya-Karimata**

Kekuatan laut Kepulauan Maya-Karimata memberikan nilai penting kawasan ini dalam geostrategi. Cakupan geostrategi tersebut meliputi aspek politik, ekonomi, budaya dan pertahanan militer yang saling terkait dalam kerangka sistemik. Oleh karena itu, pembahasan mengenai satu aspek akan selalu terkait dengan aspek-aspek lainnya. Sebagai contoh strategi pembangunan ekonomi akan melibatkan kebijakan politik dalam penerapan pemotongan pajak. Kebijakan militer pun dilakukan demi keamanan kawasan atau menjaga sumber daya yang menjadi komoditi. Interaksi dalam ekonomi baik regional maupun internasional juga berdampak pada komunikasi lintas budaya. Alhasil, pertumbuhan mode budaya baru menjadi sesuatu yang sulit dihindari.

##### **a. Aspek ekonomi**

Kepulauan Maya-Karimata berada dalam kawasan strategis perdagangan dan pelayaran baik lokal, regional, maupun internasional. Pengalaman sejarah dan budaya maritim menunjukkan bahwa penduduk di kepulauan ini sudah mampu memanfaatkan kekuatan laut yang dimilikinya. Kepulauan Maya-Karimata sudah masuk dalam jaringan perdagangan dan pelayaran internasional sejak abad ke-10. Beberapa fragmen keramik dari abad ke-10 banyak ditemukan di Pulau Maya dan Meledang. Hal ini menunjukkan bahwa interaksi dengan Cina sudah mulai terjalin. Pulau Karimata juga telah termaktub dalam catatan Shi Bi (Sejarah Dinasti Yuan) yang menceritakan pelayaran menuju Jawa yang melewati Laut Cina Selatan (Groneveldt, 2009: 36).

Catatan selanjutnya diperoleh dari Xingcha Shenglan (1436) yang memberikan gambaran topografi Pulau Karimata. Selain itu, diceritakan pula kebiasaan penduduk setempat yang menggunduli kepala dan mengenakan jaket pendek dari kain bambu dan sarung pendek. Penduduk memakan buah-buahan, membuat garam, dari arak dari tebu. Dalam perdagangan penduduk memperdagangkan tempurung penyu dan antelop. Sedangkan, barang yang dibeli dari pedagang yang datang antara lain kain Jawa, manik-manik, kain katun bermotif bunga, beras, dan sebagainya (Groneveldt 2009, 161-162).

Catatan pada tahun 1512-1515 oleh Tome Pires dalam Suma Oriental, menyebutkan adanya Kerajaan Tanjungpura yang berada di barat daya Pulau Kalimantan. Komoditi perdagangan dari Tanjungpura berupa berlian, budak, madu dan lilin. Sedangkan, barang yang di datangkan dari Malaka antara lain, kain yang bernilai di Jawa, *bretangi* merah dan hitam, serta kain putih dari Bengal. Pada kurun waktu selanjutnya Tanjungpura disebut dengan Sukadana. Belum diketahui proses atau peristiwa pergantian ini. Namun, lokasi baik Tanjungpura maupun Sukadana berada di pesisir selatan Kalimantan (Cortesao 2015, 308-309).

Menjelang tahun 1600, Kepulauan Maya-Karimata diramaikan dengan perdagangan perkakas dari besi khususnya parang dan kapak. Diuraikan dalam beberapa catatan pelaut Eropa, bahwa orang Melayu memakai keris yang bahannya dari Karimata. Bahkan, Banten yang menjadi pusat perdagangan di bagian barat Jawa juga mengimpor biji besi dari Karimata. Pada tahun 1631, orang Belanda juga membeli hampir sepuluh ribu kampak dan parang dan delapan ribu pada tahun 1637 (Reid 2011, 126). Selama penjajakan arkeologis dilakukan di Pulau Karimata belum didapatkan sisa-sisa peleburan besi. Kendati demikian, keberadaan Pulau Kapak dan Pulau Besi yang berada dalam satu gugusan dengan Pulau Karimata memberi kemungkinan adanya tradisi tersebut pada masa lalu.

Gambaran singkat tentang keadaan topografi, sejarah, demografi, maupun perdagangan daerah kepulauan Karimata ditelaah cukup baik oleh P. J. Veth (1854). Mengenai Pulau Karimata Besar diceritakan pada tahun 1822 terdapat Negeri Palembang yang berpenghuni 10 pondok sederhana. Mata pencaharian penduduk di sini terdiri atas menangkap ikan, pengumpul sarang burung walet, lilin, karet, tripang, menempa logam besi. Selanjutnya, diceritakan tentang kondisi Pulau Serutu yang banyak terdapat koral merah. Orang dari Kubu banyak mengambil koral ini untuk campuran sirih. Sedangkan, orang-orang Cina banyak yang membeli koral ini dipakai untuk obat (Veth 2012, 126-128).

Perdagangan dan pelayaran di kepulauan ini selain didukung oleh adanya komoditas juga keberadaan penduduk dan sumber air tawar yang melimpah. Artefak arkeologi yang ditemukan di Kepulauan Maya-Karimata mempunyai keterkaitan dengan adanya sumber daya air tawar di masing-masing pulau. Keberadaan air tawar juga mendukung penghunian pulau-pulau tersebut. Kebutuhan logistik khususnya air tawar dalam pelayaran dapat ditemukan di Pulau Serutu, Karimata, Pelapis, Meledang, Maya, Penumbangan dan beberapa pulau lainnya.

Beberapa pulau di Kepulauan Maya-Karimata mempunyai teluk-teluk dengan berbagai karakteristik topografi yang dapat digunakan sebagai pelabuhan alam. Pesisir selatan Pulau Serutu cukup layak untuk digunakan pendaratan perahu-perahu dengan ukuran kecil. Hal ini dikarenakan banyaknya terumbu karang yang mendangkalkan pesisir tersebut. Pulau Karimata mempunyai teluk yang cukup dalam di Desa Betok yang memungkinkan dilakukan pendaratan kapal dengan ukuran besar. Muara sungai yang berada di sebelah timur Pulau Maya dapat digunakan sebagai pelabuhan alami.

---

<sup>3</sup> Lokasi Kubu berada di bagian barat laut Kepulauan Maya-Karimata atau pesisir selatan Pulau Kalimantan

<sup>4</sup> Hub Port (pelabuhan pengumpul) sering disebut dengan the new chokepoint karena merupakan titik terpadat dalam lalu lintas barang dan mempunyai konektivitas yang tinggi baik lokal, regional bahkan global. Pelabuhan pengumpul dibangun sebagai terminal distribusi maritim bertindak sebagai pusat distribusi yang menghubungkan ke transportasi daratan, dan memainkan peranan dalam sistem dukungan logistik yang menyangga ekonomi global (Monika 2011, 53).

Kepulauan Maya-Karimata mempunyai pelabuhan regional yang berada Sukadana. Selain sebagai pusat pemerintahan, Sukadana juga berfungsi sebagai *hub port*<sup>4</sup>. Posisi pelabuhan ini cukup strategis karena berada di sebuah teluk teduh dan *chokepoint*<sup>5</sup> lokal berupa selat kecil di Teluk Batang. Pelabuhan ini cukup berkembang pada pertengahan tahun 1800-an dengan memuat karet dan intan yang diperoleh dari beberapa daerah kepulauan dan pedalaman. Berikut catatan Veth (2012, 123) tentang kapal dari Pontianak yang berlabuh di Sukadana maupun sebaliknya.

Tahun	Dari Sukadana ke Pontianak		Dari Pontianak ke Sukadana	
	Kapal	Last	Kapal	Last
1843	9	31	6	21
1844	16	230	21	91
1845	16	120	22	138
1846	34	170	24	87
1847	25	139	18	103
1848	28	73	8	19
1849	12	62	7	9
1850	31	92	15	28

## b. Aspek politik

Artefak keagamaan yang berkarakter budaya abad ke-7-8 M di Pulau Maya memberikan asumsi bahwa daerah tersebut sudah memiliki struktur sosial yang mapan. Artefak pertama berupa arca Visnu yang mempunyai kesamaan langgam seni dengan arca di Kepulauan Bangka-Belitung. Secara geobudaya kedua kepulauan ini cukup berdekatan sehingga dalam perkembangan budaya dapat dipastikan akan sangat saling pengaruh. Kedua, artefak relief stupa Buddha yang ditemukan di lokasi yang sama dengan arca Visnu. Buddhisme di kawasan ini sangat dipengaruhi oleh hegemoni Sriwijaya di Sumatra. Secara politik, hegemoni politik Sriwijaya juga sampai di bagian barat wilayah Jawa. Namun, apakah pengaruh hegemoni tersebut juga meliputi Kepulauan Maya-Karimata yang berada di pintu masuk Laut Jawa? Sejauh ini masih belum ditemukan data yang mendukung hal tersebut.

Penyebutan Tanjungpura pertama kali termaktub dalam *Nāgarakṛtāgama* atau kakawin Desa Warnana. Susastra ini ditulis oleh Prapañca pada 1365 M atau pada era pemeritahan Hayam Wuruk. Dalam teks *Nāgarakṛtāgama* digambarkan perjalanan Hayam Wuruk yang mengunjungi beberapa daerah di bagian timur Kerajaan Majapahit. Prapañca

<sup>5</sup> Jean-Paul Rodrigue menyebut *choke-points* sebagai konsep umum dalam geografi transportasi, karena merujuk pada lokasi yang membatasi kapasitas sirkulasi dan tidak dapat dengan mudah dilewati, karena mudah untuk diblokir (Monika 2011, 52).

juga memberikan catatan kerajaan-kerajaan vasal Majapahit yang meliputi daerah Sumatra, Kalimantan sampai Maluku. Khusus daerah vasal di Kalimantan, Prapañca menuliskan dalam wirama 14 sebagai berikut.

*Kadhangdhangani landha len ri samedhang tirem tan kasah ri sedhu bruneng ri kalka saludhung ri solot pasir, baritwi sawaku muwah ri tabalung tanjung kute, lawan ri malano maka pramuka tang ri tanjung puri*<sup>6</sup>.

Terjemahan:

Kadandangan, Landa, Samedang, dan Tirem tak terlupakan Sedu Bruneng (Brunai) Kalka, Saludung, Solot, dan Pasir, Barito, Sawaku, serta Tabalung, dan Tanjung Kutai, serta Malano yang terkemuka di Tanjungpura (Riana 2009, 98).

Tanjungpura kembali muncul dalam Prasasti Waringin Pitu atau Sorodokan yang dikeluarkan oleh Wijayaparakramawardhana pada 1474 M. Uraian dalam teks prasasti memberikan gambaran mengenai penetapan daerah Waringin Pitu sebagai perdikan dharma yang bernama Rajakusumapura. Teks prasasti juga menjelaskan kondisi politik dan susunan pemerintahan di Majapahit pada masa Raja Wijayaparakramawardhana. Terkait dengan wilayah Tanjungpura, wilayah ini dipimpin oleh seorang yang bernama Dyah Suragharini (Djafar 2009, 9-11 dan 161).

*Pararaton* yang disalin pada 1600 M juga menerangkan tentang Tanjungpura. Dalam teks tersebut, Gajah Mada menempatkan Tanjungpura sebagai wilayah yang cukup penting bagi Majapahit. Oleh karena itu, Tanjungpura masuk dalam daftar pedudukan atas Majapahit seperti yang termaktub pada Sumpah Palapa Gajah Mada:

*Tan ayun amuktiha phalapa sira Gajah Mada. Lamun uwus kalah nusantara ingsun amuktialapa. Lamun alah ring Gurun, ring Seran, Tanjungpura, ring Aru, ring Pahang, Dampo, ring Bali, Sundha, Palembang, Tumasik, samana isun amukti palapa.*

Terjemahan:

Gajah Mada tidak hendak menikmati kesenangan. “Jika sudah kalah nusantara, aku akan menikmati kesenangan. Jika sudah kalah Gurun, Seran, Tanjungpura, Aru, Pahang, Dampo, Bali, Sunda, Palembang, Tumasik, setelah itu aku akan menikmati kesenangan.” (Kriswanto, 2009: 106-107).

---

<sup>6</sup> Hasan Djafar (2009, 161) menaruh perhatian terhadap perbedaan penamaan Tanjungpura dengan Tanjung puri seperti diberitakan dalam *Negarakrtagama* dan *Pararaton*. Belum dapat dipastikan apakah Tanjungpura dan Tanjungpuri tersebut satu kerajaan yang sama. Oleh karena, itu perlu kehati-hatian dalam mengidentifikasi lokasi dari Kerajaan Tanjung Pura itu sendiri.

Pada bagian akhir dari teks *Pararaton*, disebutkan bahwa berdasarkan silsilah keluarga penguasa Tanjungpura masih mempunyai ikatan dengan Tumapel. Berikut uraian dari teks *Pararaton*.

*Bhre Tumapel aputra jalu nejneng ing Wengker, angambil I Bhre Matahun. Aputra manih Bhre Paguhan. Putra lan rabi anom, Bhre Jagaraga kambil denira Bhra Prameswara, tan aputra.*

*Manih Bhre Tanjung Pura kalap denira Bhre Paguhan, tan aputra. Manih Bhre Pajang kalap denira Bre Pajang kalap denira Bhre Paguhan kalap dho tan aputra.*

Terjemahan:

Bhre Tumapel mempunyai putra laki-laki, bertakhta di Wengker, dan menikahi Bhre Metahun; berputra lagi Bre Peguhan; berputra dengan istri muda, yaitu Bhre Jagaraga, yang dinikahi oleh Prameswara, tidak mempunyai putra; Berputra lagi Bhre Tanjung Pura, yang dinikahi oleh Bhre Paguhan, tidak mempunyai putra; berputra lagi Brhe Pajang yang dinikahi oleh Bre Paguhan sebagai istri kedua, tidak mempunyai putra (Kriswanto 2009, 112-113).

Penyebutan Tanjungpura dalam *Nāgarakṛtāgama* mengindikasikan kerajaan ini sudah berdiri sebelum kakawin tersebut ditulis. Uraian dalam *Pararaton* juga menunjukkan terdapat hubungan kekerabatan antara Tanjungpura dengan Tumapel. Strategi politik Gajah Mada untuk menduduki Tanjungpura kiranya didasari oleh pemahaman sejarah Tanjungpura pada masa sebelumnya. Gajah Mada tidak akan memasukkannya dalam daftar pendudukan apabila tidak mempunyai peranan strategis. Kondisi politik-ekonomi pada abad ke-14 M di Asia Tenggara juga mendorong penguasaan atas Tanjungpura. Hal ini disebabkan adanya persaingan dalam penguasaan jalur perdagangan dan pelayaran. Dalam geoekonomi, Tanjungpura menduduki lokasi strategis sebagai *chokepoints* dalam jalur pelayaran dan perdagangan yang masuk atau keluar dari Laut Jawa. Penguasaan atas kerajaan ini akan berimbas pada kemampuan kontrol jalur barat dari perdagangan dan pelayaran baik yang masuk maupun keluar Laut Jawa (Ptak 1998, 281).

Dalam geopolitik kerajaan ini selalu mengalami dinamika yang tidak menentu. Mulai dari Majapahit hingga masa sesudahnya tetap menaruh perhatian kepada keberadaan kerajaan ini. Tome Pires (1512-1515) seorang berkebangsaan Portugis juga mempunyai penilaian lebih. Dalam catatannya yang telah disusun ulang oleh Armando Cortesao, Pires telah menyebut Tanjungpura sebanyak 11 kali. Terkait dengan peristiwa politik, Tome Pires menyebutkan bahwa Kerajaan Demak telah menguasai Tanjungpura.

“Beliau sangat berkuasa sehingga mampu menaklukkan seluruh wilayah Palembang, Jambi, Kepulauan Monamby dan banyak pulau lainnya. Penaklukkan ini dilakukan dengan cara melawan Tanjungpura dan selanjutnya, semua wilayah tersebut tunduk padanya” (Cortesao 2015, 257).



Menjelang awal abad ke-17 M kerajaan-kerajaan Hindu-Buddha di Nusantara mengalami penurunan hegemoni. Bersamaan dengan hal tersebut muncul pula kerajaan-kerajaan baru di daerah pesisir dengan karakter Islam. Reid (2004, 9) menyebut masa ini sebagai modern tahap awal yang ditandai dengan kemajuan perniagaan, teknologi baru militer, pertumbuhan negara baru yang terpusat, dan penyebaran ortodoksi agama-agama kitabiah (*scriptual*) yang disahkan secara eksternal. Berdasarkan hal tersebut tampaknya wilayah pesisir Kalimantan juga mengalami perkembangan yang serupa. Kerajaan-kerajaan di pesisir bermunculan dengan karakter budaya Islam, seperti Banjar, Kotawaringin, Sukadana, Pontianak, Mempawah dan Sambas.

Pada periode ini Tanjungpura sudah tidak disebut dalam catatan sejarah. Dalam catatan-catatan berikutnya penyebutan wilayah Tanjungpura digantikan dengan Sukadana. Belum dapat diketahui secara pasti apakah Sukadana sama dengan Tanjungpura atau satu kesatuan politik yang berbeda. Kendati demikian, kedua kekuatan politik tersebut menempati ruang yang sama yaitu di bagian barat daya pesisir Kalimantan. Berdasarkan hal tersebut terdapat kemungkinan-kemungkinan yang terjadi pada waktu itu selain perkembangan sosial budaya global yang tengah terjadi. Pertama, Sukadana merupakan kota sekaligus pelabuhan utama dari Tanjungpura di pesisir barat daya Kalimantan yang pada periode selanjutnya menjadi negara kota. Kedua, ketidakadaan keturunan dari penguasa terakhir Tanjungpura – seperti diceritakan dalam *Pararaton* – menjadikan kerajaan ini berjalan tanpa kepemimpinan yang sebagaimana mestinya.

Sukadana yang menempati ruang Selat Karimata dengan daerah Kepulauan Maya-Karimata masih menjadi perhatian bagi kerajaan-kerajaan lainnya. Pada tahun 1622 Mataram melakukan penyerangan terhadap wilayah ini dengan motivasi penguasaan sumber komoditi. Sukadana mempunyai sumber biji besi yang melimpah di Pulau Karimata. Komoditi ini menjadi primadona dalam perdagangan baik lokal maupun regional. Selain itu, pelabuhan Sukadana merupakan pelabuhan pengumpul berlian yang didapatkan dari daerah pedalaman (Reid 2011, 126; Schrieke 1960, 29-31).

Pada perkembangan berikutnya, Sukadana mengalami pasang surut baik dalam perdagangan maupun politik. Setelah terbebas dari pengaruh Mataram, Sukadana menjadi vasal dari Kesultanan Banjarmasin (Schrieke 1960, 31). Selanjutnya, pada tahun 1786 Sukadana mengalami keterpurukan akibat serangan dari Sultan Pontianak yang dibantu dengan beberapa kapal VOC. Serangan tersebut telah menghancurkan total Sukadana dan masyarakat yang mendiaminya disebar ke beberapa daerah. Kekosongan Sukadana menjadi peluang bajak laut (lanun) untuk menghuni wilayah ini. Namun, tidak berselang lama Belanda kembali menyerang dan tahun 1822 tempat ini sama sekali ditinggalkan (Veth 2012, 122).

Pada saat menjelang pecah Perang Dunia II, Jepang telah merencanakan tiga fase perang. Fase 1: menyerang dan merebut Nanyo yang kaya yaitu daerah selatan yang kaya yaitu Nusantara/ koloni Hindia Belanda, Filipina, Malaya dan Burma serta daerah Pasifik. Fase 2: setelah diserang dan direbut diperkuat dan mengisolasi diri dengan mengandalkan posisi benteng pulau-pulau. Fase 3: kekalahan musuh yang diakhiri dengan penjanjian perdamaian. Belanda tentu tahu tentang rencana-rencana ini, dan setelah penyerangan Pearl Harbor tanggal 8 Desember 1941, pada hari itu juga Belanda mengumumkan menyatakan perang terhadap Jepang. (Onghokham 2014, 222-223).

### c. **Aspek Budaya**

Selat Karimata dari sisi budaya berperan sangat besar sebagai sarana yang menghubungkan masyarakat yang ada di kawasan ini dan wilayah sekitarnya. Bicara perkembangan kebudayaan bercorak Hindu-Budha di kawasan Selat Karimata, sudah barang tentu tidak hanya menampilkan data material dari Kepulauan Karimata tersebut. Namun lebih luas lagi harus mengaitkan dengan wilayah lainnya di sekitar selat tersebut, baik Kalimantan, Sumatra, dan Jawa. Khusus Kalimantan, meliputi daerah sepanjang pesisir Barat Kalimantan yang membentang mulai dari Tanjung Datok- Sambas hingga daerah Kendawangan-Ketapang yang berbatasan dengan Kotawaringin. Sumatra sendiri meliputi daerah pesisir Timur Sumatra dan beberapa gugusan kepulauan yang ada, seperti Kepulauan Bangka-Belitung. Sedangkan Jawa yang bersentuhan langsung dengan selat ini yaitu daerah pesisir utara bagian barat. Jejak rekam panjang yang menandakan hubungan tersebut terefleksikan dari tinggalan material keagamaan dari masa Hindu-Budha.

### **Persebaran Budhisme**

Indikasi kuat berkembangnya Budha ditunjukkan dengan temuan relief stupa dan inskripsi yang memuat mantra Budha. Temuan pertama yaitu temuan relief stupa yang mengandung inskripsi mantra Budha yang ditemukan di Situs Batu Pahat, tepi Sungai Tekarek, Desa Pahit, Kecamatan Nanga Mahap. Dahulu wilayah ini masuk Kabupaten Sanggau; pada masa sekarang wilayah tersebut menjadi bagian Kabupaten Sekadau, Provinsi Kalimantan Barat. Secara geografis lokasi situs tersebut terhubung dengan Selat Karimata melalui Sungai Kapuas.

Temuan relief stupa dan inskripsi tersebut pernah di bahas oleh Chhabra dan ditinjau ulang oleh M. M. Sukarto K. Atmodjo dalam tulisannya yang berjudul Beberapa Temuan Prasasti Baru di Indonesia (1994). Dari situs tersebut diketahui bahwa pahatan yang ada pada sebuah bongkah batu besar di tepi Desa Pahit tersebut berisi relief stupa sebanyak 7 buah lengkap dengan payungnya yang disebut sebagai *chattra*, dan satu pahatan sebagai *pattra*. Dari inskripsi tersebut diketahui bahwa yang dipahatkan di batu tersebut adalah *ye-te mantra* agama Budha. Selain berisi *japa mantra*, prasasti tersebut memuat nama sebuah kerajaan yang ada di Barat Daya Kalimantan yang diperkirakan sebagai Wijayapura, seperti

tafsir Wolters. Pada sepenggal bagian prasasti tersebut juga memuat angka tahun Caka 578 (Atmodjo, 1994: 1-2). Cukup menarik bahwa penanggalan tersebut adalah penanggalan tertua yang ditemukan di Kalimantan hingga saat ini.

Temuan relief stupa juga ditemukan di Situs Gunung Totek, Pulau Maya. Temuan tersebut seperti di singgung di atas, berjumlah 2 relief stupa (Tim Penelitian 2009 dan 2010). Relief stupa tersebut tidak disertai inskripsi dan angka tahun seperti halnya di Situs Batu Pahit

Temuan inskripsi bercorak Budhisme beserta percandian juga ditemukan di Situs Batujaya, Pantai Utara Jawa Barat. Berdasarkan perbandingan inskripsi yang ada beserta temuan, lainnya menunjukkan kesamaan dengan di Lembah Bujang, Kedah, Malaysia. Dan dapat dipastikan bahwa corak keagamaan yang berkembang adalah agama Budha Mahayana (Djafar, 2010: 118-121). Berbagai temuan artefak Budha mulai dari Semenanjung Malaysia, Pulau Maya, daratan Kalimantan Bagian Barat, Pantai Utara Jawa Barat, dan sudah barang tentu pesisir Timur Sumatra, menunjukkan begitu kuatnya jaringan keagamaan Budha pada masa itu yang terhubung oleh adanya Selat Karimata.

### **Persebaran Vaisnawa**

Perkembangan agama Hindu, seperti halnya agama Budha, juga berlangsung di sekitar Selat Karimata ini. Berkembangnya agama Hindu sudah barang tentu didukung oleh adanya kekuasaan dan penduduk yang ada pada saat itu. Yang menarik di sekitar Selat Karimata dan wilayah sekitarnya, yaitu adanya temuan Arca Wisnu. Penemuan arca tersebut tersebar mulai dari Situs Gunung Totek-Pulau Maya (Tim Penelitian 2009), temuan arca Wisnu di Situs Kota Kapur-Pulau Bangka (Marhaeni 1997, 17-29), dan Arca Wisnu di Cibuyaya-Pantai Utara Jawa Barat, yang dikenal sebagai Arca Cibuyaya I, II, dan III (Djafar 2010, 1).

Berdasarkan langgam, temuan penyerta, dan karakteristik tempat temuan Arca Wisnu tersebut, menunjukkan dahulunya di kawasan ini ada pemujaan Dewa Wisnu (Herwanto, 2010), atau yang dikenal dengan aliran Vaisnawa. Perkembangan aliran Vaisnawa ini hampir bersamaan dengan perkembangan Budha Mahayana, yang ada pada masa Tarumanegara dan awal Sriwijaya.

### **Tradisi melaut era sesudahnya**

Tradisi melaut atau hal-hal yang berkenaan dengan kemaritiman masih dilakukan oleh masyarakat di sekitar Selat Karimata. Tradisi tersebut antara lain berkenaan dengan tata cara bermukim di pantai, pembuatan kapal dan kemampuan dalam hal menguasai navigasi laut. Masyarakat hingga kini masih berprofesi sebagai nelayan, dengan berbagai tangkapan hasil laut, serta meramaikan perdagangan antar pulau di Selat Karimata.

Berdasarkan pengamatan aktivitas kemaritiman di kepulauan Karimata tersebut digerakkan oleh masyarakat Bugis, Melayu, Madura, Banjar, dan Jawa. Aktivitas perdagangan tradisional dan penangkapan ikan laut di Selat ini bergantung Musim. Pergantian musim

berpengaruh terhadap bergeseran penduduk dan aktivitas bermukim di Selat ini. Pergerakan dinamis masyarakat di Selat Karimata ini membawa

#### **d. Aspek Pertahanan Militer**

Kepulauan Maya-Karimata mempunyai kekuatan laut yang mumpuni sebagai benteng alam. Kepadatan dan keadaan alami dari pulau-pulau di kepulauan ini memberikan aspek keamanan bagi penghuni pulau. Jumlah pulau yang banyak dan mengelompok menjadi beberapa gugusan membuat selat-selat pemisah antarpulau seperti labirin. Kondisi ini akhirnya memungkinkan daerah kepulauan ini menjadi daerah persembunyian. Didukung pula banyaknya teluk-teluk tertutup oleh bakau dan akses menuju pantai yang tertutup lumpur atau terumbu karang yang dangkal membuat kapal besar tidak bisa mendarat. Selain itu, karakter umum yang dimiliki penduduk kepulauan ini memberi dukungan terhadap sistem pertahanan alami.

Serangan Mongolia atas Jawa pada akhir abad ke-13 yang dicatat dalam Sejarah Dinasti Yuan telah menempatkan daerah kepulauan di Selat Karimata sebagai tempat singgah dalam perjalanan. Catatan Shi Bi, Sejarah Dinasti Yuan Buku 162 yang menyatakan:

Angin bertiup sangat kencang dan lautan begitu bergelombang sehingga kapal terombang-ambing. Para prajurit tidak bisa makan selama sehari-hari. Mereka melewati Samudra Tujuh Pulau (Kepulauan Paracels) dan Long Reef (Macclesfield Bank). Mereka melewati tanah Jiaozhi dan Campa. Pada bulan pertama tahun selanjutnya, mereka tiba di kepulauan Dong Timur (Natuna?), Kepulauan Dong Barat (Anamba?) memasuki Samudra Hindia (?), dan berturut-turut tiba di Pulau Zaitun (?), Karimata, dan Gao-lan (Belitung). Di sana mereka berhenti dan menebang pohon untuk membuat perahu kecil yang akan digunakan memasuki sungai (Groeneveldt, 2009; 36)

Berdasarkan catatan tersebut, Groeneveldt (2009, 45-46) memberikan analisis bahwa armada Mongol tidak mengikuti jalur biasa yang menyusuri Malaka dan Sumatra. Armada ini menuju Laut Jawa dengan mengambil jalan pintas. Oleh karena itu, cukup sulit untuk mengidentifikasi nama-nama pulau yang telah dilaluinya. Namun, dapat dipastikan bahwa armada ini pasti melewati Selat Karimata dan mencapai Pulau Ge-lan atau Gaolan untuk memperbaiki kapal yang rusak dan membuat perahu kecil.

Uraian Sejarah Dinasti Yuan berikut hasil analisis tersebut di atas tampaknya menguatkan keberadaan prasasti Pasir Cina dan prasasti Pasir Kapal di Pulau Serutu. Pada prasasti Pasir Kapal terdapat frasa *Da Yuan Guo* (*Da* dalam google translator diartikan 'besar' sedangkan *Guo* adalah 'negara'). Istilah *Yuan* sebagai sinonim dari 'mahamulia', 'asli', 'pertama', dan 'agung' muncul pertama kali ketika Kubilai menyatakan dirinya sebagai seorang Khan pengganti Monkhe dari Mongolia. Istilah ini secara resmi digunakan sebagai nama dinasti yang dipimpin oleh Kubilai Khan pada Desember 1271 (Man 2010, 131).

Dinasti ini berkiprah dalam kronik sejarah Cina antara 1271-1368 M. Berdasarkan hal tersebut maka *Da Yuan Guo* dapat diartikan sebagai ‘Dinasti Yuan yang besar’.

Dalam uraian selanjutnya --pada teks yang terbaca--disebutkan pula adanya utusan atau caraka, 500 kapal kecil dan penanggalan tahun ke-30 bulan Januari dan tanggal 18. Teks prasasti tersebut kiranya memperkuat dugaan keberadaan dari armada Mongol yang telah berlabuh di Pulau Serutu. Oleh karena itu, perlu ditinjau lagi toponimi Gao-lan yang diidentifikasi sebagai Pulau Belitung. Disebutkan dalam berita Cina tersebut bahwa di pulau ini mereka menebang kayu untuk membuat kapal kecil. Artinya armada tersebut memerlukan waktu mulai dari menebang kayu sampai membuat kapal bahkan mengisi ulang logistiknya. Dari hal tersebut muncul permasalahan bagaimana menyembunyikan armada ratusan kapal dengan ribuan prajurit tanpa terdeteksi keberadaannya oleh militer Jawa?

Posisi Belitung berada di jalur yang ramai atau berada pada jalur perniagaan dan cukup dekat dengan Sumatra. Hal ini akan berdampak terhadap diketahuinya secara langsung keberadaan armada ini oleh militer Jawa mengingat di Sumatra juga telah berlangsung ekspedisi Pamalayu. Kiranya pendaratan tersebut lebih memungkinkan dilakukan di Kepulauan Karimata. Terlebih lagi daerah ini mempunyai topografi dan sumber daya alam yang mencukupi sebagai benteng alam. Gugusan pulau-pulau dengan teluk-teluk yang dipenuhi bakau cukup digunakan untuk menyembunyikan armada ini agar tidak terdeteksi oleh musuh. Daerah pegunungan di Pulau Karimata juga mampu mendukung kebutuhan logistik selama ekspedisi.

Pulau Serutu yang berada dalam gugusan Kepulauan Karimata mempunyai sumber daya air tawar untuk keperluan logistik. Dalam prasasti Pasir Cina telah dipahatkan dalam tebing batu frasa “Quan Shi” yang berarti ‘air mancur’ dan “Qing” berarti ‘bersih’. Sampai hari ini sumber air tawar tersebut masih digunakan oleh penduduk yang bermukim untuk mencukupi kebutuhan akan air bersih. Sumber daya kayu untuk pembuatan kapal juga disediakan di daerah kepulauan. Salah satu kayu yang sering digunakan oleh penduduk saat ini untuk membuat perahu adalah kayu resak (*Vatica*, spp).

Pergulatan politik Kepulauan Maya-Karimata pada periode berikutnya memberikan gambaran nilai penting dari geografis wilayah ini. Dalam geoekonomi daerah ini berfungsi sebagai kontrol jalur pelayaran dan perdagangan. Namun, dalam geostrategi militer Kepulauan Maya-Karimata menjadi “pintu benteng” pertahanan untuk memasuki zona Laut Jawa. Pertimbangan tersebut kemungkinan dilakukan baik oleh Gajah Mada maupun Patih Unus untuk menguasai kawasan ini.

Kemerosotan perekonomian dan perpolitikan daerah Kepulauan Maya-Karimata akibat kapitalisme dan imperialisme Belanda menjadikan daerah ini tidak lagi diperhatikan oleh Gubernemen Belanda. Oleh karena itu, para bajak laut yang beroperasi di Selat Karimata

mengambil alih kepulauan ini sebagai benteng persembunyiannya. Bahkan, Kepulauan Karimata mendapat julukan kepulauan *rendezvous* (pertemuan kembali) karena berfungsi sebagai tempat berkumpul bajak laut sebelum kekuatan mereka diperaikan dipatahkan (Veth 2012, 126). Berikut ini gambaran umum mengenai bajak laut di Pulau Karimata.

Untuk perjalanan perampokan mereka hanya memiliki dua kapal, setiap kapal diisi dengan 2 meriam, dan dengan ini mereka bersama dengan orang laut dari Belitung setiap tahun waktu musim timur, melakukan perjalanan perampokan ke pantai utara Jawa. Kepala mereka, Batin Galang yang dikatakan dilindungi oleh raja-raja Matan dan Simpang.....(Veth 2012, 320).

Di masa kolonialisme Belanda, sebelum penyerangan Pearl Harbor terjadi, sebenarnya Belanda berharap pada 2 negara besar dalam menghadapi ofensif Jepang di kawasan Asia Tenggara, yaitu Inggris dan Amerika Serikat. Bak mendapat 'pepesan kosong' sehingga Hindia Belanda seakan berjuang sendiri. Kesepakatan awal, memang kedua negara (Inggris dan Amerika) sepakat bahwa mengenai Asia Tenggara dan Pasifik terhadap ofensif Jepang hanya defensif saja, dan tenaganya akan disimpan untuk menghadapi di Eropa. Belanda akhirnya tidak berharap banyak terhadap peran Inggris dan Amerika. Selanjutnya harapan bertumpu, khususnya pada angkatan lautnya untuk mempertahankan Jawa dan Kalimantan yang kaya minyak. Teknologi dan peralatan tempur dan kapal-kapal Belanda yang usang mempermudah pihak Jepang menguasainya. Suatu hal yang perlu diingat bahwa, saat itu Belanda menyadari terkait keadaan geografis dan situasi perang, maka tugas-tugas yang berat terletak pada angkatan laut dan angkatan udara. Belanda melengkapi dengan 3 kapal perusak, 6 kapal buru torpedo, 11 kapal selam, disamping membangun lapangan terbang baru dan menyediakan pesawat-pesawat tempur (Onghokham 2014, 264). Salah satu lapangan terbang yang dibangun adalah lapangan terbang di Singkawang, Kalimantan bagian barat untuk mengawasi Selat Karimata (Onghokham 2014, 266).

## **5. Penutup**

Dari pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa kawasan Selat Karimata mempunyai arti strategis bagi kepulauan yang ada di sekitar selat tersebut. Arti penting tersebut tidak hanya bagi Kepulauan Maya Karimata, namun juga mempunyai arti penting bagi kawasan sekitarnya seperti Pulau Sumatra, Jawa, dan Kalimantan. Arti penting Selat Karimata tersebut secara lebih luas juga penting bagi kawasan regional Asia Tenggara, dan bahkan Cina dan India. Hal tersebut dapat dibuktikan secara historis dan arkeologis, mulai dari proto historis, masa klasik Hindu-Budha, era modern saat kedatangan pengaruh Islam, masa kolonialisme hingga sekarang.



Arti penting Selat Karimata tersebut meliputi aspek ekonomi, politik, budaya, dan pertahanan militer. Sudah barang tentu aspek-aspek tersebut berlaku hingga sekarang. Posisi strategis di tengah–tengah jalur perhubungan dan potensi setiap pulau yang ada di kawasan ini, merupakan nilai strategis yang harus dikembangkan dan menjadi pusat perhatian bersama.

### **Rekomendasi**

Melihat arti penting Selat Karimata di masa lalu, ada beberapa hal penting yang bisa dikembangkan di masa mendatang. Dalam bidang politik dan pertahanan militer, Selat Karimata berada di tengah-tengah Alur Laut Kepulauan Indonesia I (ALKI I) yang menghubungkan Selat Sunda, Laut Natuna dan Laut Cina Selatan. Selain menghubungkan kawasan ALKI I, Selat Karimata merupakan jalur strategis yang menghubungkan dengan Selat Malaka dan Laut Jawa. Berbagai kekuatan politik dan militer telah menjadikan Selat Karimata ini menjadi batu loncatan untuk mendominasi kawasan sekitarnya. Sudah barang tentu untuk menjaga suhu politik dan keamanan kawasan ini dan wilayah sekitarnya, perlu kiranya memperhatikan Selat Karimata dan pulau-pulau di sekitarnya sebagai kawasan strategis nasional dalam bidang pertahanan dan keamanan.

Selain aspek politik dan pertahanan militer, hal-hal yang bisa dikembangkan dalam bidang ekonomi yaitu pengembangan budidaya kelautan dan kepariwisataan bahari/kepulauan. Selat Karimata mempunyai potensi besar akan hal tersebut. Sedangkan untuk aspek sosial budaya, jaringan yang sudah ada perlu dirawat, dengan adanya wadah khusus untuk pengembangan dan tempat dialog budaya Kawasan Selat Karimata.

Pada akhirnya aspek ekonomi, politik, pertahanan keamanan, dan sosial budaya tersebut merupakan satu kesatuan utuh, yang tidak bisa dipisahkan satu dengan lainnya. Maka dari itu dalam pengembangan kawasan Selat Karimata tersebut, perlu dilakukan secara terintegrasi dan berkelanjutan dalam upaya mengembangkan Wawasan Nasional, khususnya dalam hal kemaritiman.

Ucapan terima kasih: Kami tujukan kepada Mas Nugroho Harjo Lukito yang telah membantu penulis dalam menganalisis temuan keramik di Kepulauan Maya Karimata saat penelitian tahun 2009 dan 2010; serta Ulce Oktrivia yang membantu dalam analisis keruangan kawasan tersebut.

### **Daftar Pustaka**

- Atmodjo, M. M. Soekarto Karto (1994) Beberapa Temuan Prasasti Baru di Indonesia. *Berkala Arkeologi 14*(Edisi Khusus), 1-2.
- Bellwood, Peter (2000) *Prasejarah Kepulauan Indo-Malaysia*. Edisi Revisi. Jakarta, PT. Gramedia Pustaka Utama.

- Cortesao, Armando (ed.) (2015) *Suma Oriental Karya Tome Pires: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina dan Buku Francisco Rodrigues*. Yogyakarta, Penerbit Ombak.
- Djafar, Hasan (2009) *Masa Akhir Majapahit Girindrawarddhana dan Masalahnya*. Depok, Komunitas Bambu.
- (2010) *Kompleks Percandian Batujaya: Rekontruksi Sejarah Kebudayaan Daerah Pantai Utara Jawa Barat*. Bandung: Kiblat Buku Utama.
- Joesoef, Daoed (2014) *Studi Strategi Logika Ketahanan dan Pembangunan Nasional*. Jakarta, Penerbit Buku Kompas.
- Groeneveldt, W. P. 2009 *Nusantara dalam Catatan Tionghoa*. Depok, Komunitas Bambu.
- Herwanto, Eko (2010) Pulau Maya dan Hubungannya dengan Segitiga Emas Sumatra-Jawa-Kalimantan. *Naditira Widya* 4(1), 95-106.
- Kriswanto, Agung (2009) *Pararaton Alih Aksara dan Terjemahan*. Jakarta, Wedatama Widya Sastra.
- Lombart, Denys (1996) *Nusa Jawa: Silang Budaya Kajian Sejarah Terpadu Bagian II Jaringan Asia*. Jakarta, PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Man, John (2010) *Kubilai Khan Legenda Sang Penguasa Terbesar dalam Sejarah*. Tangerang, Pustaka Alvabet.
- Marhaeni S. B., Tri (1997) *Berita Penelitian Arkeologi 2: Laporan Penelitian Situs Kota Kapur, Kabupaten Bangka, Provinsi Sumatra Selatan*. Palembang, Balai Arkeologi Palembang.
- Monika, Fika (2011) *Aspek Geostrategis Selat Malaka dalam Konteks Ketahanan Nasional Indonesia*. Tesis Program Pascasarjana Kajian Strategik Ketahanan Nasional. Universitas Indonesia, Jakarta.
- Schrieke, B. (1960) *Indonesian Sociological Studies Part One*. Edisi Kedua. Bandung, Sumur Bandung.
- Sedyawati, Edi (2006) *Pelayaran dan Perdagangan sebagai Penggerak Dinamika Kebudayaan di Sumatra; Sebuah Kerangka Permasalahan*. Dalam *Budaya Indonesia Kajian Arkeologi, Seni, dan Sejarah*. Jakarta. PT. Raja Grafindo Persada.
- Reid, Anthony (2004) *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara: Sebuah Pemetaan*. Jakarta, Pustaka LP3ES Indonesia.
- (2011) *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid 2 Jaringan Perdagangan Global*. Jakarta, Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- (2014) *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid 1 Negeri di Bawah Angin*. Jakarta, Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Riana, I Ketut (2009) *Kakawin Desa Warnnana Utawi Nagara Krtagama Masa Keemasan Majapahit*. Jakarta, Penerbit Buku Kompas.
- Tim Penelitian* (2009) *Penelitian Eksplorasi Arkeologi Gugusan Pulau-Pulau Kecil di Selat Karimata Kalimantan Barat*. (Belum Diterbitkan)

Tim Penelitian (2010) Penelitian Eksplorasi Arkeologi di Kepulauan Maya-Karimata Kalimantan Barat. (Belum Diterbitkan)

Veth, P. J. (2012) *Borneo Bagian Barat Geografi, Statistis, Historis (Terjemahan oleh P. Yeri, OFM)*. Pontianak, Institut Dayakologi.

### **Website**

Ptak, Roderich (1998) "From Quanzhou to the Sulu Zone and beyond: Questions Related to the Early Fourteenth Century". *Journal of Southeast Asian Studies* 29 (2) (September 1998), 269-294. [Diakses pada <http://jstor.org/stable/20072046> pada 23 November 2010]

**Eko Herwanto**

**Imam Hindarto**

**Nugroho Nur Susanto**

Balai Arkeologi Kalimantan Selatan  
nugi\_balarbjm@yahoo.com

# Pendekatan Teori Jaringan-Aktor (*Actor-Network Theory*) dan Konsep *Assemblage* dalam Kajian Arkeologi Maritim

Fadjar I. Thufail

## **Abstract**

*Since Keith Muckelroy published “Maritime Archaeology” in 1978, maritime archaeological study has developed advanced conceptual and theoretical experimentations. Since then, maritime archaeology has proposed different approaches to study maritime site. The first one highlights ideographical characteristic of a maritime site. The second one locates a maritime site as part of a maritime cultural landscape. This debate reflects a theoretical debate between an essentialist perspective of culture against a notion of culture as an emerging network. In contemporary maritime archaeological theory, sites and artifacts become nodes of social and technological networks, connecting movements of people and reflecting networks of knowledge. In analyzing the interaction between human and technology, archaeologists have applied Bruno Latour’s Actor-Network Theory (ANT) and proposed the concept of “assemblage” to analyze materials, technologies, processes, ideologies, structures, and symbolic meanings as reflected in the design of artifacts, the structure of ports, and the distribution of underwater sites. This paper discusses the concept of assemblage to incorporate the ontology of network in interpreting maritime cultural landscape as well as a conceptual and a methodological approach to study maritime sites and artifacts in Indonesia as assemblages in the actor-network relationship.*

**Keywords:** Actor-Network Theory, the Concept of Assemblage, ontology of network

**Kata kunci:** Teori Jaringan-Aktor, Konsep *Assemblage*, ontologi jaringan.

## **1. Pendahuluan**

Sejak buku tentang “Arkeologi Maritim” yang ditulis oleh Keith Muckelroy terbit pada 1978, kajian arkeologi maritim mengalami perkembangan yang pesat dan menarik, terutama berkaitan dengan eksperimen konseptual dan teori yang sejalan dengan ditemukannya lebih banyak situs arkeologi bawah air di berbagai belahan dunia. Di beberapa negara yang memiliki wilayah perairan yang luas, seperti Inggris, Yunani, Indonesia, Australia, atau Filipina, arkeologi maritim menjadi salah satu bidang spesialisasi dan bahkan dijadikan bagian dari sistem birokrasi setempat. Namun demikian, perkembangan kelembagaan arkeologi maritim belum diikuti oleh perkembangan konseptual dan teoritis yang luas dan mendalam. Di pihak lain, kegiatan penelitian arkeologi maritim sebagian besar masih didominasi oleh kegiatan penyelamatan (*salvage*) dan pendokumentasian. Baru akhir-akhir ini kegiatan pengelolaan situs arkeologi maritim sebagai cagar budaya menjadi perhatian para arkeolog.

Tulisan pendek ini tidak dimaksudkan sebagai rangkuman perkembangan kajian arkeologi maritim, tetapi lebih difokuskan pada tawaran pendekatan yang dapat dimanfaatkan untuk menempatkan kajian arkeologi maritim sebagai salah satu kajian ilmu sosial, khususnya di Indonesia. Seperti yang telah lama dikemukakan bahwa penting untuk memahami prinsip *archaeology as anthropology*, maka penguasaan teori dan metode antropologi (sosial) sangat penting untuk kerangka analisis dan memperkuat sudut pandang interpretasi seorang arkeolog. Tulisan pendek ini menawarkan salah satu cara untuk memahami artefak dan situs arkeologi maritim dengan merujuk kepada perkembangan konsep dan teori sosial di bidang antropologi sosial dan bidang kajian sains, teknologi, dan masyarakat (*STS: Science, Technology, and Society*). Untuk meringkai interpretasi arkeologis dengan kerangka konseptual dan teoritis tersebut diperlukan kajian yang mendalam tentang letak artefak, sebagai budaya material (*material culture*), dalam jaringan sosial. Tulisan pendek ini akan membahas kegunaan Teori Jaringan-Aktor (*ANT, Actor-Network Theory*) yang dapat diterapkan sebagai kerangka metodologis dan pendekatan untuk memahami konsep artefak sebagai *assemblage*<sup>1</sup>. Perspektif semacam ini tidak hanya bermanfaat untuk kajian arkeologi maritim tetapi juga dapat diterapkan pada kajian arkeologi yang lain karena pada dasarnya setiap artefak atau situs merupakan bagian dalam jaringan sosial.

## 2. Teori Jaringan-Aktor (ANT) dan Artefak sebagai Assemblage<sup>2</sup>

Teori Jaringan-Aktor, untuk selanjutnya di sini disebut ANT (*Actor-Network Theory*) biasa dikaitkan dengan Bruno Latour, seorang antropolog ahli tentang kajian sains dan teknologi. ANT merupakan pendekatan yang pada awalnya dipakai dalam studi STS (*Science, Technology, and Society*), salah satu kajian multidisiplin dan transdisiplin yang meneliti tentang cara teknologi mempengaruhi perubahan sistem politik, ekonomi, dan perilaku masyarakat. Studi STS bukan sekedar kajian tentang fungsi dan pemanfaatan teknologi oleh manusia, tetapi kajian yang lebih mendalam tentang cara teknologi mengubah struktur dan perilaku manusia yang terjadi melalui jaringan perdebatan politik, ilmiah, dan kultural tentang pembuatan dan penerapan sebuah bentuk teknologi. ANT memberikan satu warna pada studi STS dengan mempertanyakan dikotomi antara manusia/teknologi, atau lebih dikenal dengan dikotomi *culture/nature*, dan memberikan kerangka metodologis untuk memahami jaringan sosial dan pengetahuan sains-teknologi.

---

<sup>1</sup> Istilah *assemblage* masih baru dalam khazanah teori sosial di Indonesia. Oleh karena itu, masih belum ditemukan padanan kata yang cocok untuk *assemblage*. Sementara ini, tulisan ini akan tetap memakai kata *assemblage*.

<sup>2</sup> Uraian tentang ANT di bagian ini merujuk pada Latour (2005)

Dalam perkembangannya, ANT tidak saja dipakai dalam studi STS tetapi sudah banyak dipakai dalam studi lingkungan, sejarah dan ilmu pengetahuan medis, budaya populer, dan infrastruktur. ANT dimulai dari pandangan yang memperlihatkan hubungan erat antara manusia (*human*) dengan budaya material atau non-manusia (*non-human*). Dalam penelitian atau kajian arkeologi, ANT belum banyak dimanfaatkan<sup>3</sup>, meskipun pada dasarnya ruang lingkup kajian ANT adalah aspek material dan pendekatan ANT seringkali disebut *material turn* dalam teori ilmu sosial. Oleh karena itu, sesuai dengan prinsip *archaeology as anthropology*, maka pemanfaatan perspektif ANT harus diperkenalkan lebih jauh karena ANT merupakan strategi konseptualisasi dan metodologi yang sangat cocok dengan arkeologi, sebuah ilmu yang sangat tergantung pada interpretasi terhadap budaya material.

Bruno Latour menegaskan bahwa ANT bukan merupakan teori baru karena pada dasarnya teori sosial sejak dulu sudah mengenal topik jaringan sosial dan sudah juga menekankan pentingnya budaya material. Di pihak lain, ANT mempersoalkan konsep “sosial” yang dipakai dalam teori sosial modern sejak era setelah Durkheim, dan ANT mengembalikan konsep “sosial” tersebut pada kerangka dasarnya sebagai “proses asosiasi”. Menarik untuk melihat posisi teori arkeologi dalam konteks ini karena pada prinsipnya teori arkeologi bertujuan juga untuk menjelaskan dimensi asosiatif dan interaksi sosial ini, khususnya dalam konteks masyarakat lampau. Namun, seperti yang dikemukakan oleh Dolwick (2009), teori arkeologi agak enggan mempersoalkan lebih lanjut konsepsi teoritis tentang “asosiasi” tersebut dan cenderung menyederhanakannya menjadi pandangan tentang variasi dalam komposisi budaya material yang ditemukan pada sebuah situs<sup>4</sup>. Padahal, variasi budaya material tidak selalu bisa dipakai sebagai dasar asumsi tentang relasi sosial tanpa adanya penafsiran lebih lanjut tentang sejarah interaksi antara aspek material tersebut dengan perilaku dan peristiwa sosial. Dalam hal ini, ANT membantu untuk membongkar lapisan-lapisan sejarah yang terkait dengan sebuah artefak.

ANT terdiri dari lima preposisi dasar: *aktor atau kelompok; peristiwa; jaringan; posisi; dan representasi*. Dua hal terakhir, yaitu posisi dan representasi lebih relevan dengan kajian antropologi atau sosiologi sosial, oleh karena itu tidak akan dibahas dalam tulisan ini. Fokus utama ANT adalah kritik terhadap konsep sosial, dan dalam konteks ini dapat diperlakukan juga sebagai kritik terhadap konsep budaya. Arkeologi selalu menyimpulkan bahwa artefak adalah produk sebuah kebudayaan, dan dalam hal ini secara ontologis artefak disamakan dengan “masyarakat” (*society*) karena artefak dan masyarakat sama-sama merefleksikan norma dan nilai budaya. Teori sosial pada umumnya menjelaskan masyarakat sebagai produk

---

<sup>3</sup> Penulis baru menemukan satu artikel di jurnal arkeologi yang secara eksplisit menggunakan ANT, lihat Dolwick (2009).

<sup>4</sup> Hal ini juga terkait dengan pengertian *assemblage* dalam teori dan penafsiran arkeologis.



dari sebuah sistem nilai, yaitu tataran abstrak yang mengikat individu-individu ke dalam sebuah organisme (Durkheim), fungsi (Parsons), atau struktur (Strauss). Sementara itu, pendekatan simbolisme dalam penafsiran arkeologi juga mengatakan bahwa artefak (budaya material) mencerminkan sistem nilai yang ada dalam masyarakat kuna pembuat artefak tersebut. Preposisi pertama ANT mengkritik pandangan tersebut dengan mengemukakan sudut pandang lain yang melihat masyarakat sebagai jaringan asosiasi, bukan semata-mata refleksi dari fungsi organisme atau nilai struktural. Apabila diterapkan dalam penafsiran arkeologis, preposisi pertama ANT ini dapat dipakai sebagai kritik terhadap pandangan bahwa artefak atau situs tidak memiliki agensi (*agency*) sendiri selain sebagai hasil produksi manusia. Dalam kritik terhadap pandangan itu, ANT memperlihatkan kompleksitas budaya material sebagai mediator relasi politik, sosial, budaya, atau ekonomi, dan bahkan asosiasi antara manusia dan non-manusia (*non-human*). Sebuah artefak seperti roda kemudi kapal memediasi hubungan antara kapten kapal dengan anak buah kapal karena pengaturan akses terhadap kemudi kapal itu memperlihatkan struktur dan pola hubungan kerja di kapal. Kemudi kapal menjadi agensi dan aktor, karena tanpa adanya benda tersebut, hubungan kerja antara kapten dengan anak buahnya tidak bisa terjadi.

Preposisi kedua ANT tentang “peristiwa” adalah konsep terpenting dalam ANT. Selama ini teori sosial membedakan “peristiwa” dari “hasil peristiwa” tersebut: sebuah pot keramik adalah hasil dari orang membakar tanah liat di tungku; masyarakat adalah hasil kumpulan individu yang diikat oleh suatu norma atau struktur; penyakit adalah hasil virus yang menyerang manusia atau hewan. Teori sosial menarik garis perbedaan antara proses, yang selalu dilihat sebagai proses “sosial”, dengan obyek yang berupa benda material atau kesatuan sosial seperti masyarakat, grup etnis, atau kelompok agama. Dalam pandangan semacam ini, obyek adalah akibat dari peristiwa, dan hubungan antara obyek dengan peristiwanya bersifat satu dimensi, satu arah, dan bersifat sebab-akibat. Teori sosial klasik juga sering memperlakukan “hasil” tersebut sebagai sesuatu yang pasif, sekali terbentuk tidak berubah lagi. Teori tentang kelompok etnis dan kelompok agama adalah contoh terbaik tentang pandangan bahwa kelompok sosial adalah kesatuan yang tidak berubah. Interpretasi arkeologi seringkali sejalan dengan pandangan ini, misalnya kesimpulan bahwa candi Hindu dibangun dan dimanfaatkan hanya oleh kelompok masyarakat Hindu. Ini adalah contoh hubungan satu dimensi antara budaya material (candi) dengan kelompok sosial (masyarakat Hindu).

ANT mengatakan bahwa kelembagaan atau bentuk material adalah konstruksi asosiatif sementara, oleh karena itu analisis sosial perlu mengubah pandangan mereka yang melihat material sebagai “hasil/produk” menjadi material sebagai “peristiwa” (*event*)<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Di sini saya menempatkan arkeolog sebagai analisis sosial, karena pada dasarnya arkeologi adalah ilmu tentang proses sosial dan interpretasi arkeologis dibangun melalui teori sosial.

Sebuah konstruksi sosial atau material (misalnya lembaga sosial atau artefak) adalah asosiasi yang aktif, selalu berada dalam relasi dengan aktor lain, dan proses relasi itu secara terus menerus mengubah posisi aktor atau elemen dalam asosiasi atau assemblage sosial maupun material tersebut. ANT menegaskan bahwa setiap bentuk konstruksi (sosial maupun material) selalu bersifat precarious (tak pasti) karena relasi yang aktif secara terus menerus akan mengubah “bentuk” menjadi “peristiwa.” “bentuk” (*form*) hanya merupakan asosiasi atau assemblage sementara.

Memang tampaknya agak sulit bagi arkeologi untuk melihat “bentuk” sebagai peristiwa dan menelusuri *social precarity* (ketidakpastian sosial) karena analisis arkeologi dimulai melalui benda *non-human* berupa artefak, situs, atau ekofak. Namun hal itu bisa diatasi dengan mengubah cara pandang, dari cara pandang artefak sebagai “benda” menjadi artefak sebagai “proses *assemblage*”. Dalam konteks cara pandang ini, lapisan *assemblage* yang tersusun menjadi artefak adalah lapisan peristiwa sehingga tugas arkeologi adalah menemukan kembali relasi-relasi yang membentuk *assemblage* tersebut. Semakin kompleks atau rumit sebuah artefak atau situs, semakin banyak asosiasi *assemblage* yang harus diurai untuk menelusuri peristiwa yang terjadi. Misalnya, asosiasi *assemblage* yang membentuk sebuah guci tempayan polos mungkin berbeda dengan asosiasi *assemblage* yang membentuk sebuah kapal lintas samudra. Namun perlu dimengerti bahwa kompleksitas asosiasi *assemblage* berbeda dengan kesulitan teknik pembuatan atau kerumitan desain. Sebuah guci tempayan polos mungkin saja memiliki kerumitan *assemblage* yang kompleks apabila misalnya tempayan itu dibuat oleh orang yang tinggal di tempat yang tidak tersedia bahan dasar tanah liat sehingga bahan tersebut harus didatangkan dari tempat yang jauh. Kerumitan *assemblage* kemudian terlihat dari kompleksitas jaringan perdagangan untuk mendatangkan bahan baku tersebut. Sebagai sebuah “peristiwa” (*event*), guci tempayan polos ini bisa memiliki asosiasi *assemblage* yang sama rumitnya dengan pembuatan kapal.

Preposisi ketiga ANT adalah tentang jaringan. Dalam teori sosial, jaringan dipahami semata-mata sebagai elemen pasif dalam hubungan antara dua aktor atau lebih yang masing-masing bersifat independen. ANT sebaliknya menegaskan bahwa jaringan itu harus bersifat aktif dan saling mempengaruhi, jaringan memungkinkan sebuah agensi atau aktor melakukan sesuatu terhadap aktor lain yang terkait, dan juga memungkinkan aktor lain melakukan hal yang sama terhadap aktor pertama. Tidak ada jaringan tanpa adanya hubungan saling mempengaruhi tersebut. Salah satu titik penting dalam preposisi ini adalah pengertian bahwa jaringan memungkinkan seorang atau sebuah aktor berubah dalam relasinya dengan aktor lain. Dalam hal ini, pola dan arah jaringan pun akan berubah sejalan dengan aktor yang berubah. Hal penting yang juga ditegaskan oleh preposisi ANT tentang jaringan adalah perubahan aktor dapat memunculkan jaringan baru yang mungkin tidak terkait dengan aktor lama. Ibarat akar pohon, perubahan bisa memunculkan cabang

akar baru yang tidak bisa diduga sebelumnya. Dalam ANT, jaringan selalu bersifat terbuka. Untuk arkeologi, preposisi ANT tentang jaringan ini bisa diterapkan dengan mempelajari keterlibatan artefak dalam lapisan-lapisan perilaku sosial atau perubahan posisi artefak atau situs dalam jaringan sosial.

Dalam kaitannya dengan perubahan posisi artefak dalam jaringan sosial ini, sebenarnya teori arkeologi sudah lebih dulu membahasnya sebelum ANT. Misalnya perubahan fungsi guci dari alat masak menjadi benda yang dipertukarkan sebagai cinderamata sampai menjadi wadah penyimpanan abu jenazah adalah contoh perubahan posisi artefak dalam jaringan sosial yang berbeda. Tetapi, ANT membuka wawasan baru ketika artefak dipahami sebagai budaya material yang memiliki sejarah asosiasi yang kompleks dan tugas arkeolog adalah menceritakan lapisan-lapisan sejarah asosiasi yang kompleks tersebut. Ambil contoh alat navigasi seperti kompas atau *sextant*. Dalam lapisan yang paling luas, alat navigasi kelautan ini adalah bagian dari sejarah rasionalisasi Barat ketika penguasaan terhadap gejala alam diterjemahkan melalui ilmu pengetahuan astronomi dan fisika, terlepas dari ilmu pengetahuan yang dipakai oleh, misalnya, suku-suku maritim di Kepulauan Pasifik. Eduardo Viveiros de Castro dalam kajiannya tentang kosmologi di Amazon mengatakan kita tidak perlu memaksakan rasionalisasi Barat ke dalam kosmologi lokal, misalnya dengan mengatakan bahwa suku Trobriand juga *memiliki* ilmu astronomi. Castro menegaskan antropolog perlu memahami perspektif yang dipakai oleh suku-suku lokal untuk membaca gejala alam, termasuk di antaranya perspektif yang melibatkan unsur-unsur non-manusia, tanpa menerjemahkannya ke dalam ilmu pengetahuan Eropa. Contoh ini memperlihatkan bahwa alat navigasi kompas atau *sextant* merupakan bagian “kosmologi” terkait dengan pengetahuan astronomi yang dapat ditarik ke jaman Yunani. Dalam lapisan sejarah lain, asosiasi *assemblage* alat navigasi memunculkan pengetahuan tentang perspektif geografis yang membagi bumi menjadi empat kategori mata angin. Pengetahuan ini memperlihatkan kemunculan jaringan pengetahuan baru tentang konsep orientalisme dan oksidentalisme, yaitu pemahaman bahwa dunia itu terdiri dari peradaban oriental di timur dan peradaban oksidental di barat. Selain lapisan kosmologi dan pengetahuan tersebut, artefak kompas juga menunjukkan lapisan baru tentang prinsip efisiensi ekonomis dalam transportasi laut, karena kompas diperlukan untuk membantu perjalanan agar efisien dengan tujuan memperoleh keuntungan ekonomi maksimal. Oleh karena itu, keberadaan kompas dapat mengindikasikan adanya perilaku seseorang atau sekelompok masyarakat yang ingin melakukan efisiensi ekonomis.

### **3. Lanskap Budaya Maritim dan ANT**

Apabila ANT dapat diterapkan dalam konteks yang lebih luas sebagai perspektif kritis dalam interpretasi dan analisis arkeologi, ANT juga bermanfaat sebagai alternatif

yang dapat diterapkan untuk memperluas perspektif teoritis dan metodologis khususnya dalam kajian arkeologi maritim. Di Indonesia, eksplorasi teoritis dalam kajian arkeologi maritim masih dalam tahap awal, dan sejauh ini kerja arkeologi maritim masih lebih difokuskan pada *salvage archaeology* dan dokumentasi cagar budaya. Interpretasi arkeologis juga sebagian besar masih terbatas pada studi tentang fungsi artefak dan situs. Eksplorasi teoritis dengan mengkaitkan interpretasi arkeologis dengan teori sosial kontemporer masih belum dilakukan secara luas.

Salah satu perdebatan yang muncul dan berlanjut sampai saat ini dalam perkembangan teori arkeologi maritim adalah antara pandangan tentang sifat ideografis (*ideographic*) situs dan artefak arkeologi maritim, dengan pandangan yang mengatakan bahwa situs dan artefak arkeologi maritim adalah bagian dari lanskap budaya maritim (*maritime cultural landscape*). Secara genealogis, perdebatan ini bersumber pada perdebatan yang lebih luas antara relativisme kebudayaan dengan kebudayaan sebagai pandangan dunia (*worldview* atau *weltanschauung*)<sup>6</sup>. Perspektif ideografis mengatakan bahwa situs atau artefak maritim hanya bisa dijelaskan melalui fungsi maupun relasinya dengan ekologi maritim atau kegiatan sosial yang berkaitan dengan laut dan perairan. Perspektif ideografis juga menganggap laut sebagai dunia yang berbeda dengan daratan, oleh karena itu untuk mengerti dunia laut beserta kegiatan-kegiatan yang ada di laut, arkeologi perlu mengembangkan kerangka interpretasi dan analisis yang spesifik hanya berlaku dalam kaitannya dengan dunia kelautan atau perairan. Hal ini lah yang kemudian disebut *ideographic*. Perspektif ini digunakan untuk membingkai penjelasan teoritis yang mirip dengan teori relativisme kebudayaan, yaitu pandangan bahwa sebuah sistem budaya adalah unik dan berbeda dengan sistem budaya lain, dan salah satu faktor penyebab perbedaan itu adalah topografi dan ketersediaan sumber daya<sup>7</sup>.

Perspektif ideografis menghasilkan konsep sistem laut (*sea system*), yaitu konsep tentang sebuah kawasan maritim yang dianggap memiliki karakter khas, seperti misalnya kawasan Mediteranean atau kawasan Pasifik. Perspektif ini mengasumsikan bahwa kawasan tersebut menghasilkan budaya material yang khusus pula, misalnya jenis perahu bercadik tunggal yang ditemukan di kawasan Pasifik. Contoh sistem laut adalah yang dikemukakan oleh Adrian B. Lapien, yang mengatakan kawasan laut yang terbentang di perairan Filipina Selatan, sekitar Sabah, dan sebelah utara Sulawesi merupakan sebuah kesatuan teritorial yang menyatukan komunitas-komunitas yang tinggal di pesisir pantai di kawasan tersebut.

---

<sup>6</sup> Teori sosial mutakhir sebenarnya telah lama meninggalkan perdebatan semacam ini. Tulisan singkat ini juga berangkat dari posisi di luar perdebatan klasik tersebut. Tetapi, perdebatan tersebut perlu didiskusikan secara singkat untuk memahami kaitan antara teori arkeologi maritim dengan teori sosial.

<sup>7</sup> Dalam teori arkeologi yang ada di Indonesia, pandangan relativistik semacam ini dikenal dengan istilah *local genius*.

Di wilayah laut ini interaksi budaya terjadi secara erat sejak dahulu kala sampai sekarang, menunjukkan bahwa sistem laut ini telah terbentuk jauh sebelum adanya batas-batas negara. Meskipun konsep sistem laut dapat menjadi alternatif terhadap dasar konseptual yang lebih sering mengutamakan wilayah darat (*terrestrial*), konsep sistem laut sebenarnya tak berbeda dari penerapan teori sistem budaya yang sering dipakai sebagai kerangka pendekatan analisis untuk memahami interaksi manusia dengan lingkungannya. Bedanya hanya terletak pada konteks ekologi saja. Dengan kata lain, konsep sistem laut juga masih menjadi bagian kerangka relativisme kebudayaan.

Christer Westerdahl (2011) mengemukakan konsep *maritime cultural landscape* (MCL) untuk mengkritik perspektif ideografis. Apabila pendekatan ideografis menekankan soal relativisme, maka MCL bermula dari aspek kognitif tentang lanskap. Karena menekankan aspek kognitif, perspektif MCL memahami lanskap bukan sebagai rentang topografis, tetapi sebagai ruang kognitif. Westerdahl menggarisbawahi bahwa perbedaan antara “laut” dan “darat” semata-mata berdasarkan topografi adalah kesalahan, karena kedua konteks topografi tersebut dapat menjadi bagian dunia kognitif yang sama, dunia kognitif yang disebut lanskap kebudayaan (*cultural landscape*). Meskipun MCL memakai istilah maritime yang merujuk pada artefak dan situs yang berkaitan dengan kelautan, konsep MCL selalu melihat hubungan antara “laut” dan “darat” sebagai bagian dari proses kognitif yang harus diinterpretasikan oleh arkeolog, antropolog, dan sejarawan. Sebagai proses kognitif, tidak penting untuk mempersoalkan apakah MCL ditemukan di wilayah “laut” atau “daratan”. Westerdahl memberikan contoh lukisan gua (*rock art*) yang menggambarkan bentuk yang bisa ditafsirkan sebagai gambar perahu. Meskipun terletak di pedalaman yang jauh dari laut, keberadaan elemen “maritim” yang tampak pada lukisan gua menandakan bahwa pembuat lukisan gua tersebut menjadikan pengetahuan tentang laut sebagai bagian dunia kognitif mereka. Hal serupa dapat ditemukan juga pada lukisan ritual kematian di piramid Mesir yang menggambarkan penggunaan perahu dalam rangkaian ritual tersebut. Sebaliknya di laut, kapal sering menggunakan *ballast* (penyeimbang) yang terbuat dari batu atau guci minuman anggur. Selain dipakai sebagai penyeimbang, guci minuman juga dijadikan komoditas perdagangan. Contoh ini memperlihatkan bahwa dunia maritim juga memerlukan unsur-unsur yang biasanya terdapat di darat. Sistem kognitif tentang teknologi pembuatan kapal memerlukan kedua hal tersebut secara bersamaan.

MCL adalah contoh kerangka teori struktural yang diterapkan dalam kajian arkeologi. Meskipun MCL menekankan hubungan antara “laut” dan “darat”, dasar konsep MCL adalah kategori biner antara “laut” dan “darat”, dan kategori ini diletakkan sebagai oposisi yang tidak akan berubah dalam konsep MCL sebagai sistem kognitif. Sebaliknya, ANT mengkritik pandangan strukturalis semacam ini. ANT tidak akan membedakan “laut” dan “darat” sebagai dua kategori yang berlawanan. ANT melihat MCL sebagai *assemblage*

yang sudah distabilkan atau distandarkan. ANT ingin mengetahui relasi yang terbentuk antara berbagai unsur di dalam masing-masing kategori “laut” dan “darat” tersebut tanpa mengasumsikan bahwa relasi yang terbentuk akan bersifat permanen. Oleh karena itu, bagi ANT lebih penting mencari unsur material di dalam masing-masing kategori tersebut yang dapat bertindak sebagai aktor atau aktant (*actant*). Dalam contoh *ballast* tadi misalnya, ANT akan menelusuri hubungan yang terjadi antara jenis batu tertentu dengan konstruksi kapal tertentu, dan bertanya apakah jenis kapal yang berbeda memerlukan penyeimbang dari jenis batu yang berbeda. Kemudian ANT juga akan menelusuri apakah kelompok kerja yang mengatur atau mengawasi *ballast* berbeda atau sama dengan kelompok kerja yang membuat atau mencari material tersebut, dan bagaimana posisi kelompok kerja tersebut dengan struktur kerja pelaut yang ada di kapal. Dalam perspektif ANT, akan terlihat bahwa *ballast* yang terdiri dari batu akan memiliki *assemblage* yang berbeda dengan *ballast* berupa guci anggur. Secara fungsi teknis, batu maupun guci anggur memiliki fungsi sama sebagai penyeimbang kapal. Tetapi, percabangan jaringan relasinya berbeda. Guci anggur, sebagai komoditas yang diperdagangkan, menjadi bagian jaringan ekonomi lintas kawasan, sementara jaringan *ballast* batu mungkin hanya terbentuk antara kapal dan masyarakat di wilayah material itu diperoleh. Meskipun mungkin saja jaringan *ballast* batu juga meluas, tergantung dari jenis batu yang digunakan. Dalam ilustrasi ini, ANT memberikan perspektif berbeda untuk melihat relasi antara “darat” dan “laut” dengan cara yang lebih dinamis, dan tidak semata-mata terjebak pada struktur kognitif seperti yang dikemukakan oleh konsep *maritime cultural landscape*.

#### 4. Penutup

Perspektif teoritis mutakhir tentang arkeologi maritim menempatkan situs dan artefak arkeologi maritim sebagai sebuah *patch* (bagian sambungan) dari *assemblage* yang terbentuk sebagai asosiasi manusia dan non-manusia. Hal ini sesuai dengan sifat situs dan artefak arkeologi maritim yang selalu terkait dengan mobilitas manusia dan teknologi transportasi. Saat ini, beberapa arkeolog telah mencoba menerapkan Teori Jaringan-Aktor (*Actor-Network Theory* atau ANT), yang dikemukakan oleh Bruno Latour, untuk memahami jaringan interaksi antarmanusia dan antara manusia dengan non-manusia, termasuk teknologi. ANT memunculkan konsep *assemblage* sebagai asosiasi yang terdiri dari bahan, teknologi dan proses pembuatan, ideologi, struktur sosial, dan simbolisme, dan tercermin melalui pola desain artefak atau bentuk struktur pelabuhan dan situs bawah air lainnya. Tulisan ini membahas konsep *assemblage* dalam perspektif ANT untuk memahami bentuk dan ontologi jaringan sosial sebagai bagian interpretasi tentang lanskap budaya

---

<sup>8</sup> Diskusi lebih lengkap tentang *material and ontological turn* dalam teori sosial, khususnya antropologi, dapat dilihat di Holbraad and Pedersen (2017).



maritim dalam kajian arkeologi maritim. Dengan perspektif ini, situs dan artefak arkeologi maritim yang ditemukan di Indonesia harus dipahami sebagai salah satu *patch* dalam sebaran jaringan *assemblage* lintas situs maupun lintas regional.

Salah satu pertanyaan penting yang belum dijawab dalam tulisan ini – dan ini bisa menjadi bahan renungan teoritis selanjutnya – adalah apakah masih relevan untuk membicarakan “kawasan maritim”? Apabila dianggap masih relevan, bagaimana mengemukakan konsep “kawasan maritim” yang dinamis tanpa terjebak pada determinisme topografis atau penjelasan struktural seperti yang dilakukan oleh Westerdahl dengan konsepnya tentang MCL? Dalam hal ini, perkembangan terakhir tentang *material turn* dalam teori antropologi mungkin dapat menolong, khususnya pandangan tentang ontologi sebagai bentuk material<sup>8</sup>. Sebuah kawasan mungkin dapat dipahami sebagai ruang ontologis tempat jaringan material membentuk *assemblage* yang stabil secara sementara. Dalam tingkatan yang luas, *assemblage* perdagangan pala, misalnya, dapat menghasilkan dua ontologi kapitalisme yang berbeda: melalui perdagangan bebas atau melalui sistem eksploitasi. Masing-masing ontologi ini tersusun dari *assemblage* material yang berbeda. Interpretasi dan analisis arkeologi adalah cara untuk menyusun kembali unsur-unsur *assemblage* tersebut yang terdiri dari budaya material yang ditemukan di darat maupun di laut. Konsep tentang ontologi ini bersifat dinamis, asosiatif, dan relasional, dan pada saat yang sama juga tetap memperhatikan perbedaan kategorisasi “laut” dengan “darat”.

### **Daftar Pustaka**

- Dolwick, Jim S. 2009. “‘The Social’ and Beyond: Introducing Actor-Network Theory.” *Journal of Maritime Archaeology* 4 (1) (June): 21–49.
- Holbraad, Martin, and Morten Axel Pedersen. 2017. *The Ontological Turn: An Anthropological Exposition*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Latour, Bruno. 2005. *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Clarendon Lectures in Management Studies. Oxford ; New York: Oxford University Press.
- Westerdahl, Christer. 2011. “The Binary Relationship of Sea and Land.” In *The Archaeology of Maritime Landscape*, edited by Ben Ford, 291–310. New York: Springer.

**Fadjar I. Thufail**

Pusat Penelitian Sumber Daya Regional Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia  
(P2SDR-LIPI)

fadjarthufail@gmail.com

# Sejarah Maritim dan Kekayaan Bawah Air Indonesia

Eko Punto Hendro

## **Abstract**

*Indonesia, before the arrival of Portuguese and Dutch traders, has been involved in inter-island trade. The major merchandises traded on a large scale were rice and pepper. At the time of Dutch arrival, the maritime forces in the archipelago had fragmented into small and competing political units following the fall of Majapahit since 15th century. With divide et impera tactic and superior power, finally the Dutch colonial government was able to control the archipelago's ocean territory. Nevertheless, being under the domination of the Netherland did not mean that the maritime activities of various tribes in Indonesia were totally dead. They still exist with boat cruise activities and interisland-trade, only under the supervision of the Dutch colonial government. In the territorial waters of Indonesia there are a lot of treasures or past historical maritime heritage, especially from the Dutch VOC era. Those are state property that can be researched, found, and exploited for the sake of preservation of historical and cultural heritages, and also to generate economic benefits for the country.*

**Keywords:** maritime history, VOC, Nusantara, cruise

**Kata kunci:** sejarah maritim, VOC, Nusantara, pelayaran

## **1. Pendahuluan**

Menurut Ensiklopedi Nasional Indonesia wilayah Indonesia terletak antara dua benua yaitu Asia dan Australia, dan antara dua samudra yaitu Samudra Hindia (Indonesia) dan Samudra Pasifik, terdiri dari lebih 13.000 pulau, mulai dari pulau We di ujung utara/barat sampai pulau Irian di ujung timur, dengan perbandingan wilayah laut dan darat 78: 22. (Ensiklopedi Nasional Indonesia Jilid 7 1989, 74-75). Pulau-pulau dalam wilayah Indonesia itu terbentang menyebar sejauh 6.400 km dari timur ke barat dan sejauh 2.500 km dari utara ke selatan, sedangkan garis terluar yang mengelilingi wilayah itu sekitar 81.000 km (Wetheim 1937, 16-37). Sumber yang lain menyebutkan bahwa memiliki wilayah seluas sekitar 587.000 km<sup>2</sup>, sementara jarak dari ujung paling timur ke ujung paling barat sebagaimana digambarkan oleh Multatuli adalah lebih panjang daripada jarak antara London sampai Siberia (Drake 1989, 16).

Sehubungan dengan kondisi wilayah Indonesia yang sedemikian itu, maka sejarawan A. B. Lopian memberi istilah dan konsep negara Indonesia sebagai negara bahari, dan bukan sebagai negara kepulauan (Lopian 1991). Konsep negara bahari itu mengacu pada alasan

bahwa wilayah Indonesia untuk sebagian besar memang terdiri dari wilayah perairan (laut) yang di dalamnya terdapat ribuan pulau. Lebih lanjut ia menyatakan bahwa istilah negara kepulauan untuk menyebut Indonesia adalah terjemahan yang salah kaprah dari *archipelagic state*, karena kata *archipelago* yang berasal dari kata bahasa Latin "*archipelagus*" sesungguhnya mempunyai arti laut utama. Dengan demikian pengertian asli kata *archipelago* bukanlah kumpulan pulau-pulau, melainkan laut yang di dalamnya terdapat sekumpulan pulau-pulau (Lapian 1996). Sebagai negara bahari Indonesia paling tidak memiliki satu "laut utama" atau *heartsea* yang membentuk Indonesia sebagai *sea system* yaitu Laut Jawa, Laut Flores, dan Laut Banda (Lapian 1991). Sementara untuk kawasan laut Jawa yang merupakan jantung perdagangan laut kepulauan Indonesia, sesungguhnya telah terintegrasi dalam jaringan pelayaran dan perdagangan sebelum datangnya bangsa-bangsa Barat. Sementara itu Houben menyatakan bahwa laut Jawa bukan hanya merupakan laut utama bagi Indonesia, tetapi juga merupakan laut inti bagi kawasan Asia Tenggara (Houben, Maier, dan Molen 1992, viii).

Sejarawan Belanda lain yang secara lebih khusus menulis mengenai sejarah perdagangan maritim di Indonesia adalah Meilink Roelofzs, yang melukiskan bagaimana di wilayah Indonesia sebelum datangnya para pedagang Portugis dan Belanda telah berlangsung perdagangan antara pulau. Barang-barang dagangan utama yang diperdagangkan dalam skala yang besar adalah beras dan lada, dan dengan menggunakan kapal-kapal pribumi yang cukup besar (Roelofzs-Meilink 1962).

Kebaharian dari Indonesia juga telah dilukiskan oleh sejarawan Belanda J. C. van Leur yang pada zaman kolonial atau tepatnya pada tahun 1934 telah menulis sebuah buku mengenai sejarah perdagangan Asia sejak masa awal sampai pada muncul dan berkembangnya VOC (*Verenigde Oost Indische Compagnie*) yang sangat berperan dalam perdagangan di kawasan Asia Tenggara. Walaupun tidak secara khusus hanya membahas sejarah perdagangan di wilayah Indonesia, namun demikian dari buku itu dapat diketahui bahwa berbagai pulau di Indonesia waktu itu telah menghasilkan produk-produk ekspor yang diperdagangkan oleh VOC dalam kawasan Asia dan bahkan sampai ke Eropa. Disamping itu juga dapat diketahui bahwa laut Jawa merupakan salah satu jalur utama lalu lintas perdagangan antar pulau dan juga dengan daerah-daerah dan negeri-negeri lain di luar Indonesia (Leur 1983).

## **2. Pembahasan**

### **2.1. Masa Kejayaan Kerajaan-kerajaan Maritim Indonesia**

Salah satu kerajaan maritim Indonesia yang besar dan terkenal adalah kerajaan Sriwijaya yang berlangsung dari abad 7 sampai 14. Dalam dunia perdagangan dan pelayaran, Sriwijaya telah mampu menguasai hampir semua wilayah perairan di Indonesia yang meliputi

laut Jawa, laut Banda, dan juga sebagian laut di wilayah Indonesia Timur. Disamping itu Sriwijaya juga menjalin hubungan dagang dengan India di sebelah barat, dengan Birma dan Melayu di sebelah utara, dengan Siam, Kamboja, Cina dan Pilipina, Kalimantan utara di sebelah timur laut. Juga disebutkan pada zaman kerajaan Sriwijaya, pedagang-pedagang dari kerajaan itu telah berlayar sampai pelabuhan-pelabuhan di Cina dan pantai Timur Afrika.

Di Jawa terdapat kerajaan Majapahit (1293-1525) yang mempunyai ciri agraris dan juga maritim. Pada awalnya wilayah kerajaan Majapahit hanya meliputi sebagian besar Jawa Timur dan sebagian Jawa Tengah. Akan tetapi sejak tahun 1330an Majapahit mulai tampil sebagai kekuatan maritim dengan menaklukkan daerah-daerah lain di luar Jawa. Diawali dengan ekspedisi armada laut untuk menaklukkan Bali, kemudian dilanjutkan dengan penaklukan-penaklukan Sumbawa, Lombok, Madura, ujung Jawa Timur dan sebagian Sulawesi, Pasai, Pajajaran (Jawa Barat). Terlepas dari persoalan sejauh mana intensitas kekuasaan Majapahit atas daerah-daerah atau kerajaan lain, paling tidak bisa diketahui bahwa kekuasaan atas lautan telah ditunjukkan oleh kerajaan tersebut.

Pada zaman awal kejayaan kerajaan Majapahit tahun 1350-an Tuban merupakan kota dan pelabuhan terbesar di Nusantara. Di pelabuhan itulah berkumpul para pedagang kaya, pemilik modal layaknya kaum borjuis di Eropa abad 19, yang dengan kekayaan dan pengawalannya yang besar mempunyai pengaruh dalam bidang politik dalam kerajaan (Ales Bebler, 1963: 25). Perkembangan semacam itu tentu saja didukung oleh kondisi yang memungkinkan bagi para pelaut dan pedagang melakukan aktivitasnya sesuai dengan tradisi kaum pedagang. Akan tetapi ketika kaum penguasa dan bangsawan mulai ikut aktif dalam dunia bisnis dengan mengedepankan hak-hak istimewanya, maka hal itu merupakan tanda awal kemerosotan kota pelabuhan Tuban. Selanjutnya ketika para pedagang kaya beserta harta bendanya menemukan tempat atau pelabuhan lain yang mereka anggap menguntungkan untuk berbisnis, yaitu di Malaka, maka merosotlah peranan pelabuhan Tuban sebagai pelabuhan dagang terbesar dan paling menguntungkan bagi Majapahit. Dengan demikian Malaka yang dengan pesat mengalami perkembangan akhirnya menggantikan kedudukan Tuban sebagai pelabuhan terbesar di Nusantara. Ales Bebler menyebut bahwa Malaka adalah anak pelabuhan Tuban.

Sesudah kemerosotan Majapahit di Jawa muncullah kerajaan Islam yaitu Demak (1475-1568) yang juga menunjukkan ciri sebagai kerajaan maritim. Disamping sebagai pusat penyiaran agama Islam, pada abad 16, Demak juga dikenal sebagai pusat perdagangan. Demak juga berhasil menjalin hubungan diplomasi dan niaga dengan daerah-daerah Islam di sebagian Asia Tenggara. Namun demikian pada masa itu munculah kekuatan maritim asing yaitu Portugis di Malaka, yang sekaligus menandai awal kemunduran kerajaan-kerajaan maritim di Indonesia. Khususnya jatuhnya Malaka ke tangan Portugis pada 1511, menyebabkan kekuasaan maritim kerajaan-kerajaan Islam, yaitu Aceh, Banten, Ternate dan

Demak bergeser lebih ke selatan. Bagi Demak jatuhnya Malaka ke tangan Portugis berarti kehilangan pasar bagi barang-barang dagangannya khususnya beras dan rempah-rempah. Inilah yang dalam sejarah kerajaan Demak menimbulkan inisiatif yang heroik untuk menyerang Malaka dengan armada yang dipimpin oleh raja Demak sendiri yaitu Pati Unus, atau pangeran Sabrang Lor. Disebutkan pula bahwa di pulau Jawa pada awal abad 16 telah terdapat pelabuhan-pelabuhan dagang yang cukup besar antara lain Panarukan, Gresik, Sedayu, Tuban, Brondong, Juwana, Jepara, Demak, Semarang, Banten, Sunda, dan lain-lain. Semarang yang disebut dengan kata Margao merupakan pelabuhan dari kerajaan Pajang, sebuah kerajaan berjarak sekitar 130 Mil 185 Km dari pantai utara (de Graaf 1954, 67-68). Di luar Jawa, terutama di Sulawesi pelaut Makasar dan Bugis pada abad 17 telah melakukan pelayaran hampir ke seluruh perairan Nusantara (Indonesia). Lebih dari itu mereka juga telah berlayar sampai ke Kedah, Kamboja, Ternate dan juga ke Sulu (Philipina) (Tobing 1961).

Dari uraian singkat mengenai beberapa kerajaan maritim yang pernah ada di wilayah Indonesia, setidaknya harus diakui bahwa sebelum kedatangan bangsa Barat khususnya Portugis dan Belanda, di wilayah Indonesia telah mengalami suatu kejayaan dalam bidang kemaritiman. Hal itu merupakan indikasi akan adanya wawasan atau visi kemaritiman dari penduduknya. Yang dimaksud dalam hal ini adalah suatu kesadaran untuk mencapai suatu kemakmuran, kesejahteraan atau kejayaan yang lebih menitik beratkan pada pembangunan dan kekuatan di lautan atau pada bidang maritim. Dengan kata lain bahwa kelompok-kelompok masyarakat di Indonesia pada waktu itu telah memiliki jiwa bahari, yaitu suatu keyakinan bahwa laut merupakan salah satu sumber kehidupan yang utama. Struktur atau peta jalur perdagangan penduduk di Indonesia dan di kawasan Asia Tenggara mulai berubah sejak Portugis menduduki Malaka pada tahun 1511, dan semakin mengalami kemunduran sehubungan dengan kedatangan dan aktivitas perdagangan Belanda dengan VOC nya. Dengan demikian sudah sejak zaman prasejarah kehidupan kemaritiman merupakan aspek yang sangat vital dari perjalanan sejarah bangsa Indonesia (Knaap 1989, 16; Walcott 1914, 1; Purwaka 1993, 4; Drake 1989, 6).

## **2.2 Kemunduran Kerajaan-Kerajaan Maritim di Nusantara**

Kedatangan bangsa-bangsa Barat cenderung mendorong terjadinya proses militerisasi aktivitas perdagangan di Nusantara. Hal itu bisa dilihat dari semboyan mereka bahwa '*no naval do trading, no fear no friendly*', apalagi ketika Portugis mengumumkan 'Perang Salib di lautan' (Chauduri, 1989: 15). Hal ini mengkondisikan kawasan perairan Indonesia sebagai arena pertarungan yang semakin seru dari berbagai kekuatan maritim lokal dan internasional. Semakin keras kekuatan asing berusaha memaksakan monopoli maka semakin kuat pula reaksi masyarakat lokal. Situasi yang demikian ini telah membuat perairan Indonesia selama lebih dari tiga abad kolonialisme sangat dinamis.

Pada saat pertama kali bangsa Barat datang di perairan Indonesia batas wilayah laut belum merupakan persoalan yang penting di antara kekuatan-kekuatan lokal di Nusantara sebab mereka menggunakan prinsip perairan bebas. Mereka masih memiliki tingkat teknologi maritim yang relatif sama dengan masyarakat Asia. Sebagaimana orang-orang Asia, mereka masih juga menggunakan angin sebagai tenaga penggerak utama kapal. Jadi pelayaran masih sepenuhnya bergantung kepada alam seperti arah angin, cuaca, ombak, badai, dan sebagainya. Dalam hal ini tipe angin muson yang bertiup secara teratur di perairan Indonesia-lah yang membantu aktivitas pelayaran (lihat Ministerie van Marine, 1903).

O. W. Wolters mengatakan bahwa laut di Asia Tenggara merupakan area yang netral di mana para penguasa baik penduduk asli maupun para pendatang berusaha untuk melindungi kepentingan ekonomi mereka (Wolters 1982, 39). Hingga datangnya bangsa-bangsa Barat, para penguasa lokal di Indonesia cenderung telah menerapkan kebijakan laut bebas (*free ocean policy*) yang dalam istilah Barat disebut sebagai *mare liberum*. Namun demikian persoalan batas wilayah ini menjadi persoalan yang serius ketika bangsa-bangsa Barat mulai memperoleh kemenangan-kemenangan dalam konflik dengan kekuatan lokal. Mereka kemudian menentukan batas-batas wilayah laut tanpa mempertimbangkan kepentingan-kepentingan masyarakat lokal baik di bidang ekonomi maupun politik. Menurut Ricklefs, sesungguhnya orang Belanda tidak menciptakan Indonesia, mereka hanya menentukan luasnya wilayah Indonesia (Ricklefs 1981, 138), sementara itu David Henley mengatakan bahwa dengan menetapkan batas-batas wilayah Indonesia berarti pemerintah kolonial Belanda telah menetapkan siapa yang menjadi bangsa Indonesia dan siapa yang bukan (Henley 1996, 5).

Di samping itu pada saat datangnya bangsa-bangsa Barat, perdagangan Indonesia sudah memiliki *supply and demand* yang relatif teratur baik dari segi perdagangan internasional maupun perdagangan antar daerah. Sistem perdagangan laut yang relatif sudah mapan mengalami penyesuaian-penyesuaian setelah bangsa-bangsa Barat dapat menanamkan dominasinya di Nusantara. Sistem perdagangan yang dipersenjataai (*armed-trading system*) yang telah dikembangkan oleh bangsa-bangsa Barat menyebabkan para pelaut lokal semakin tersingkir (Manguin 1993, 198-199).

Dominasi bangsa Barat di Nusantara diawali dengan Penaklukan Malaka oleh Portugis pada tahun 1511. Para pelaut dan pedagang yang bermukim di Malaka terdiri dari suku bangsa seperti Jawa, Tuban, Gresik dan para pedagang timur asing lainnya. Akan tetapi pada waktu mengalami kejayaannya sebagai pusat perdagangan khususnya rempah-rempah yang bertaraf internasional, sebagian besar dari para pedagang dan pelaut adalah terdiri dari orang-orang Jawa. Ketika kemudian Malaka berhasil direbut dan diduduki oleh Portugis pada tahun 1511, dengan alasan sentimen keagamaan, para pedagang dari India dan Timur Tengah, Jawa dan sebagainya tidak berkenan melakukan hubungan dagang dengan orang-orang Portugis yang Kristen, dan oleh karena mereka mencari kota-kota pelabuhan



yang berpenduduk Muslim. Sebagian dari mereka berpindah ke Aceh, Makasar, Banten, Sunda Kelapa, Brunai, Johor dan kota-kota pelabuhan lainnya di sepanjang pantai utara pulau Jawa. Pada waktu yang sama, militansi Portugis dalam keagamaan juga mendorong berkembangnya beberapa emporium di sepanjang pantai utara Jawa seperti Demak, Banten, Cirebon, Surabaya, dan sebagainya menyusul keruntuhan kerajaan Majapahit di pedalaman Jawa. Harus dicatat bahwa kehadiran Portugis sebagai pesaing utama para pedagang Islam di Asia Tenggara secara tidak langsung mendorong bangkitnya kembali orang-orang Jawa setelah runtuhnya Majapahit pada akhir abad XV. Pertumbuhan ekonomi kerajaan-kerajaan pantai di sepanjang pantai utara Jawa dipandang dengan curiga bukan hanya oleh Portugis di Malaka tetapi juga oleh Mataram, yang mengaku dirinya pewaris Majapahit, kerajaan pedalaman yang sangat kuat yang baru muncul di Jawa.

Mataram mulai melakukan ekspansi ke kawasan kota-kota pantai utara Jawa pada awal abad XVI dengan perkecualian Banten. Kesultanan Cirebon tidak dihancurkan, tetapi secara bertahap digarap Mataram untuk menjadi negara feodal. Kerajaan ini akhirnya tertarik di dalam orbit kerajaan Mataram berubah menjadi sebuah kerajaan pantai feodal (Sulistiyono 1994, 135-139). Mataram menghancurkan hampir semua sumber ekonomi negara-negara pantai ini. Hal ini telah mengakibatkan terjadinya eksodus pedagang ke berbagai pelabuhan di Luar Jawa seperti Makassar dan Banjarmasin (Graaf dan Pigeaud 1989, 24-26). Dampak penghancuran ini sungguh luar biasa sehingga kota-kota pelabuhan di pantai utara Jawa sulit untuk bangkit kembali kecuali setelah produksi ekspor dari pedalaman berkembang sejalan dengan pelaksanaan Tanam Paksa.

Kedatangan Portugis kemudian disusul oleh Belanda dengan VOCnya yang berhasil menaklukkan raja-raja (penguasa) di beberapa daerah di Nusantara. Pada awalnya sebetulnya VOC ingin menguasai Selat Malaka sebagai pintu gerbang tradisional dalam perdagangan antara Timur dan Barat, namun kekuatan Portugis yang sudah bercokol di situ merupakan penghambat bagi Belanda. Oleh karena itu VOC kemudian mencoba untuk menguasai mitra dagang Malaka dengan cara melemahkannya. Kepulauan Maluku yang merupakan produsen utama rempah-rempah dan selanjutnya kota-kota pelabuhan di Jawa dan pelabuhan lain di Luar Jawa menjadi target utama VOC untuk dikuasai. Hampir di setiap pusat perdagangan, VOC membangun benteng untuk melindungi kepentingan bisnis mereka. Sejalan dengan meningkatnya kompetisi di antara bangsa Barat dan antara Belanda dan penduduk lokal, VOC melangkah lebih lanjut untuk mengontrol jaringan perdagangan dan kawasan produsen di kepulauan Indonesia (Ricklefs 1981, 27-46).

Di samping itu, mereka juga berusaha untuk mengurangi peranan pelabuhan-pelabuhan dagang yang netral dengan menempatkannya sebagai bagian dari sistem jaringan dagang VOC. Dalam banyak kasus, Belanda berusaha untuk membuat perjanjian-perjanjian yang berfungsi untuk menjamin keuntungan monopoli mereka dalam produksi dan perdagangan (Cowan 9). Peranan Aceh sebagai mitra dagang di Selat Malaka dalam

abad XVII juga dirugikan oleh kehadiran VOC. Kekuatan laut Belanda pada akhirnya mendominasi rute perdagangan utama di kepulauan Indonesia. Belanda dapat mengontrol lalu-lintas pelayaran di Selat Malaka dan Selat Sunda sebab mereka telah menguasai Batavia (di kawasan Selat Sunda) dan Malaka (Selat Malaka) sebagai pintu-pintu gerbang utama ke Eropa dan ke kepulauan Maluku sebagai produsen utama rempah-rempah.

Salah satu kunci kemenangan VOC adalah penerapan politik *divide et impera*, memecah belah dan menguasainya. Taktik ini memang tidak selalu disengaja, tetapi kadang-kadang hanya memanfaatkan dan memperbesar konflik yang telah ada sebelumnya. Jika kelompok-kelompok masyarakat Indonesia bersatu maka akan sulit bagi VOC untuk menguasainya. Rentetan tahun-tahun berikut menunjukkan betapa efektifnya penguasaan VOC di Indonesia: 1596: datang pertama kali di Banten; 1602: mendirikan VOC; 1605: merebut Ambon dan Tidore dari tangan Portugis; 1609: menguasai Banda dan melakukan pelayaran hongik; 1619: merebut Jayakarta (Batavia), 1669: menaklukkan Makassar, 1682: menaklukkan Banten; 1705: menjadi penguasa di Cirebon, Priangan, Madura, Semarang, Jepara, Rembang, Surabaya, Ujung Timur; 1755: VOC sudah menjadi yang dipertuan di Mataram.

Semua kota dagang di pantai utara Jawa, kecuali Banten, sangat lemah ketika VOC mulai melakukan ekspansi ke kawasan ini pada abad XVII. Pada pertengahan abad XVII, Belanda telah mengontrol hampir semua kota pelabuhan di sebelah timur Batavia. Hanya dengan perang yang sengit dan penggunaan taktik *divide et impera* akhirnya Belanda dapat menguasai Banten tahun 1682. Pelabuhan dagang utama yang lain juga mengalami nasib yang tragis. Perang yang bengis menandai hancurnya supremasi kerajaan Makassar di Sulawesi Selatan yang ditaklukkan Belanda dalam tahun 1667. Pada tahun itu Sultan Hasanuddin menandatangani Perjanjian Bongaya. Oleh Belanda, Makassar dipandang sebagai musuh yang paling berbahaya di Indonesia bagian timur dalam rangka menegakkan monopolinya. Beberapa dekade sebelumnya, VOC telah berhasil menancapkan monopolinya atas kepulauan Maluku seperti Ambon dan Ternate dalam tahun 1605 dan Banda pada tahun 1609. Malaka, pelabuhan utama di Semenanjung Malaya telah direbut Belanda dari tangan Portugis tahun 1641 (Burger 1975, 28). Sementara itu Banjar atau Banjarmasin telah dikenal Belanda sejak 1596, sementara orang Portugis sebelumnya telah membeli kapur barus, berlian dan batu bezoar. Belanda yang kemudian datang ke Banjarmasin meminta kepada raja Banjar untuk monopoli perdagangan lada, tetapi tidak berhasil, karena perdagangan lada dikuasai oleh para pangeran dan menjualnya kepada siapapun yang dikehendakinya. Baru pada 1635 baru berhasil dibuat kontrak monopoli perdagangan lada.

Disamping terhadap orang-orang pribumi di Nusantara, Belanda memaksakan monopoli kepada orang Eropa lain dan kepada masyarakat pribumi. Di samping itu VOC juga memaksakan hak pembelian kepada pedagang dan petani untuk pasar Amsterdam.

Dengan demikian tidak ada pasar bebas di mana para petani dapat menjual produk mereka dengan harga yang lebih tinggi. Dalam hal ini VOC merupakan kekuatan yang memaksa dalam menentukan harga penjualan produk lokal. VOC melarang penjualan rempah-rempah kepada orang Eropa lain dengan ancaman hukuman. Dengan cara begitu VOC telah mempermiskin daerah Luar Jawa, menghancurkan perdagangan masyarakat setempat tanpa membangkitkannya kembali. (Nagtegaal 1996, 21). Penaklukan Makassar oleh VOC tahun 1667, misalnya menyebabkan terjadinya migrasi para pedagang Makassar ke pantai utara Jawa.

Rempah-rempah dan hasil-hasil hutan dari Luar Jawa dikirim ke pelabuhan-pelabuhan di Jawa untuk selanjutnya dikapalkan ke Eropa oleh VOC. Jadi dengan demikian VOC melakukan pengaturan kembali jaringan perdagangan di Nusantara yang disesuaikan dengan jaringan pelayaran global. Pada awalnya VOC ingin menjadikan Batavia dan Malaka sebagai pusat jaringan perdagangan di Asia Tenggara, namun pada akhir abad XVII perhatiannya cenderung ditumpukan pada Jawa. Sejak saat itu Belanda banyak terlibat dalam konflik perebutan tahta di Jawa. Dengan mengeksploitasi konflik internal di kalangan bangsawan, Belanda dapat mengambil keuntungan untuk mengurangi kekuasaan penguasa pribumi sehingga tergantung kepada Belanda. Hingga perempatan terakhir abad XVIII secara bertahap Belanda telah berhasil menempatkan Mataram, Banten, dan dalam derajat tertentu Cirebon berada di bawah 'perlindungan' VOC, setelah sebagian besar wilayah kekuasaannya jatuh ke tangannya. Lebih dari pada itu, VOC juga telah menguasai daerah-daerah yang sangat produktif di Jawa sehingga mendapatkan setoran pajak dan berbagai penyerahan serta penguasaan beberapa daerah secara langsung. VOC juga mengintroduksi tanaman baru yang laku keras di pasaran internasional seperti kopi. Oleh karena sangat menguntungkan maka, maka terdapat kecenderungan bahwa VOC menjadikan Jawa sebagai pusat kekuasaannya dengan mendasarkan pada eksploitasi sumber kekayaan dan kesuburan alam Jawa, sementara itu kekuasaan maritim terhadap daerah Luar Jawa (termasuk Malaka) menjadi menurun hingga hancurnya kongsi dagang ini pada tahun 1799. Gaastra & Bruijn juga berpendapat bahwa abad XVII dan XVIII menyaksikan bahwa VOC mengalami transformasi sebagai kekuatan territorial (Gaastra 2002, 57-65). Menurunnya kontrol VOC atas daerah Luar Jawa memberikan kesempatan kepada Inggris untuk menanamkan pengaruhnya di kawasan ini baik secara politik maupun ekonomi.

Periode selanjutnya, yaitu selama abad XIX dan XX terus diwarnai serentetan penaklukan dan penghancuran berbagai perlawanan orang Indonesia oleh Belanda atas wilayah-wilayah di Nusantara sehingga terbentuklah apa yang dicita-citakannya mengenai *pax neerlandica*, yaitu sebuah imperium Belanda Raya. Dalam periode ini pula aktivitas kemaritiman masyarakat Indonesia harus berjuang untuk tetap eksis di bawah dominasi kolonialisme Belanda.

### **2.3. Warisan Kekayaan Maritim/Bawah Air**

Dalam usahanya menjelajahi pulau-pulau di Nusantara dengan tujuan untuk bedagang dan akhirnya ingin menjajah, kadang-kadang terjadi kecelakaan atau bencana kapal karam milik VOC. Bencana kapal karam itu bisa terjadi karena bencana alam biasa, misalnya karena dihantam badai atau gelombang. Yang kedua bisa terjadi dalam peristiwa konflik atau pertempuran laut dengan para raja atau penguasa di berbagai daerah. Yang ketiga bisa terjadi karena sengaja dijarah dan ditenggelamkan oleh para bajak laut. Yang keempat adalah karena pemberontakan oleh para awak kapal yang sering terjadi pada kapal-kapal VOC.

Kapal-kapal VOC itu pada pada umumnya membawa muatan yang hendak dipertukarkan atau dipejualbelikan melalui dengan pada penguasa atau pedagang di berbagai kota pelabuhan di wilayah Nusantara. Barang-barang yang dibawa antara lain logam mulia emas dan perak, keramik (Cina) dengan berbagai produknya, candu, kain sutera dan sebagainya. Sementara barang-barang dagangan yang dibutuhkan/dibeli oleh VOC dari kota-kota pelabuhan di Nusantara antara lain rempah-rempah, pala, cengkeh, beras, tamarinda (asam Jawa), kayu manis dan sebagainya. Dengan demikian barang-barang berharga yang memiliki nilai historis dan ekonomis tinggi yang ada dalam kapal-kapal karam VOC terutama adalah kepingan-kepingan emas dan perak serta keramik.

Banyak sumber-sumber sejarah yang bisa memberikan informasi mengenai kapal-kapal VOC yang tenggelam di wilayah perairan Nusantara atau Indonesia. Bahkan sumber-sumber arsip Belanda bisa memberikan informasi secara mendetil mengenai kapal-kapal yang karam, yang antara lain berisi informasi mengenai asal-usul kapal, nama kapal, jumlah awak kapal, barang-barang atau muatan yang dibawa, waktu dan lokasi terjadinya, dan sebagainya. Hanya saja untuk memperoleh informasi-informasi tersebut, diperlukan penelitian serius yang memerlukan banyak waktu dan dana.

Beberapa informasi secara garis besar yang bisa disebutkan dalam tulisan ini antara lain sebagai berikut. Seperti telah disebutkan di muka bahwa sebagai salah satu penyebab terjadinya kapal-kapal karam pada masa kolonial Belanda, khususnya pada zaman VOC (1602-1799), adalah sering terjadinya pemberontakan dalam kapal oleh para awak kapal. Dalam kaitannya dengan hal ini, maka salah satu buku yang secara khusus membahas mengenai pemberontakan-pemberontakan yang pernah terjadi dalam kapal-kapal VOC adalah karya J. R. Bruijn yang berjudul "Muitelij, Oproer en berechting op de schepen van de VOC" (Bruijn & E. S. van Eyck van Heslinga 1980). Disamping pemberontakan para awak kapal VOC di berbagai wilayah kekuasaan VOC di luar Hindia Belanda (Indonesia), secara khusus dalam buku itu juga dibahas pemberontakan-pemberontakan yang terjadi di Indonesia yang disamping berakibat jatuhnya banyak korban, juga berakibat tenggelamnya kapal. Bahkan pernah terjadi bahwa sebuah kapal VOC di perairan Malaka pada tahun 1750 yang terapung-apung di selat itu tanpa pimpinan (kapten) dan tanpa awak. Diperkirakan

hal itu sebagai akibat terjadinya pemberontakan sehingga memakan banyak korban, atau para awaknya telah pergi meninggalkan kapal tersebut. Diperairan Hindia Belanda, pemberontakan pada kapal-kapal VOC dapat dikategorikan menjadi dua jenis. Untuk yang pertama adalah pemberontakan yang berupa penolakan perintah dari pemimpin atau kapten kapal. Pada masa kini pemberontakan itu bisa dikategorikan sebagai mogok kerja, yang biasanya sebagai akibat perlakuan yang dirasakan tidak adil dari para perwira kapal kepada awak kapal. Namun demikian aksi semacam ini lebih mudah bisa diatasi sejauh tuntutan awak kapal, misalnya kenaikan upah, segera dipenuhi. Yang kedua adalah pemberontakan yang memang sengaja direncanakan untuk merebut kekuasaan atas komando kapal. Tujuan aksi semacam ini adalah ekonomis, yang bias disamakan dengan pembajakan kapal oleh awak kapal sendiri. Biasanya mereka merampas barang-barang berharga muatan kapal, seperti logam mulia, keramik dan sebagainya. Pemberontakan itu juga bisa terjadi dengan cara meninggalkan kapal (disersi), membakar dan menenggelamkan kapal, terutama bila terjadi pertempuran antara pihak yang memberontak dengan para perwira kapal dan anak buah mereka yang setia. Beberapa peristiwa pemberontakan dalam kapal VOC yang mengakibatkan tenggelamnya kapal di wilayah perairan Indonesia antara lain terjadi pada kapal “De Spare” (1694), “Meeuwjtje” (1675) “Slot ter Hoge” (1783, “Java” (1783), “Haasje” (1790), “Venus” (1782) dan sebagainya.

Salah satu sumber arsip yang diperkirakan banyak berisi informasi mengenai kapal-kapal karam di wilayah perairan Indonesia pada zaman VOC adalah “Dagregister gehouden in het Casteel Batavia van het passerende daer ter plastse als over geheel Nederlandts-India”. Arsip itu merupakan kumpulan laporan harian dari pusat-pusat atau benteng-benteng kekuasaan VOC di berbagai daerah dan para perwira kapal-kapal dagang VOC di seluruh wilayah perairan Indonesia, bahkan daerah-daerah di sekitarnya, kepada pusat kekuasaan VOC pada waktu itu di Batavia (Jakarta sekarang). Dengan demikian disamping berisi laporan politik dan pemerintahan dari para penguasa, juga berisi laporan mengenai aktivitas perdagangan VOC di berbagai daerah. Demikian juga para pemimpin (kapten) kapal-kapal VOC mempunyai kewajiban untuk melaporkan aktivitas dan kejadian-kejadian penting yang dialami dan yang diketahui, yang menyangkut kepentingan dagang VOC. Artinya bahwa kejadian pemberontakan dalam kapal, pembajakan atau perampokan kapal-kapal VOC, termasuk berita tenggelamnya kapal-kapal VOC merupakan kejadian-kejadian yang harus dilaporkan kepada penguasa pusat VOC di Batavia. Disamping disimpan di Arsip Nasional Jakarta, dalam bentuk turunan (*afschrijf*), bisa dibaca dalam koleksi Arsip Nasional negeri Belanda. Sedang dalam bentuk atau edisi cetak, dengan judul yang sama telah dibukukan oleh J. A. van der Chijs dalam 21 jilid. Persoalannya adalah apakah semua arsip yang disimpan di Jakarta masih dalam kondisi baik, dalam arti masih bisa dibaca. Sebaliknya di negeri Belanda kondisi arsip tersebut masih sangat terpelihara dan mudah dibaca, apalagi yang edisi cetakan.

Sebuah sumber VOC yang tentu akan sangat bermanfaat bagi penelitian kapal-kapal karam milik VOC di Hindia Belanda adalah "Namen van des E. Companies schepen die sedert begin van desselfs stigting d'A 1603, soo door de vijanden genomen, als gebleven, gezonken, door storm verongelukt, bij ongeluk verbrand, vermist, als andersints zijn weggeraakt". Sebagian dari sumber itu sudah dalam bentuk cetakan dan sebagian lagi dalam bentuk handschrift (tulisan tangan). Informasi yang terdapat atau bisa diperoleh dari buku itu antara lain mengenai nama-nama kapal VOC yang dirampas oleh musuh VOC, nama-nama kapal yang terbakar, nama-nama kapal yang tenggelam, nama kapal-kapal yang terkena musibah badai, nama kapal-kapal yang hilang dan sebagainya. Walaupun kejadian musibah atau bencana itu tidak hanya di wilayah perairan Hindia Belanda, akan tetapi daftar kapal-kapal VOC yang terkena musibah tersebut meliputi periode sejak berdirinya VOC sampai berakhirnya atau runtuhnya kompeni tersebut. Dari sumber tersebut akan dapat diketahui semua kapal-kapal karam yang terjadi di seluruh perairan Hindia Belanda (Indonesia), letak perairan laut dimana musibah itu terjadi. Yang barangkali menjadi penghambatnya adalah bahwa sumber tersebut merupakan koleksi Koleksi Perpustakaan Nasional Belanda di Den Haag.

Tak kalah pentingnya adalah karya Gastra yang dalam bukunya memang khusus membahas sejarah VOC, yang berjudul "Geschiedenis van de VOC". Sesuai dengan judulnya karya itu memberikan banyak informasi mengenai berbagai aspek dari aktivitas VOC selama keberadaannya di berbagai negeri atau daerah, baik di Afrika maupun di Asia termasuk di Hindia Belanda (Indonesia), sejak pendiriannya pada tahun 1602 sampai kebangkrutannya pada tahun 1799. Beberapa hal penting dalam hubungannya dengan penelitian sejarah Maritim dan kapal karam di Indonesia adalah sebagai berikut. Yang pertama buku itu dijelaskan dengan terinci mengenai lalu lintas atau jalur pelayaran dan perdagangan VOC di Hindia Belanda. Dari informasi itu dapat diketahui kemungkinan-kemungkinan terjadinya kapal karam di Hindia Belanda. Yang kedua buku itu juga menjelaskan mengenai berbagai komoditi yang diperdagangkan oleh VOC, misalnya kapal-kapal VOC itu membawa mata uang emas dan perak, lempengan emas, porselin, tembikar, sutera dan sebagainya, sedangkan dari Hindia Belanda kapal-kapal VOC pada umumnya membawa rempah-rempah seperti lada, kayu cendana, kayu manis, tamarin (asam Jawa) dan sebagainya. Dengan demikian dapat dipastikan bahwa kapal-kapal VOC itu membawa barang-barang yang pada saat ini memiliki nilai historis dan ekonomi yang tinggi. Yang ketiga, walaupun tidak secara detil, buku itu juga membahas mengenai beberapa peristiwa kecelakaan atau kapal karam di berbagai laut di wilayah perairan Hindia Belanda. Oleh karena itu tidak diragukan bahwa buku tersebut akan banyak bermanfaat bagi rencana penelitian ini.

Sebuah buku yang juga dapat diharapkan akan banyak memberi informasi mengenai kapal-kapal VOC adalah karya J. K. J. de Jonge, "De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indie" (1862-1865). Buku itu sesungguhnya merupakan kumpulan surat-surat



atau laporan para pejabat VOC di berbagai daerah yang termasuk wilayah kekuasaan VOC, termasuk laporan para perwira kapal, khususnya di Hindia Belanda (Indonesia), yang tidak atau belum didokumentasikan oleh pemerintah VOC di Batavia dalam Dagregister. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa buku ini sebagai sumber informasi merupakan pelengkap dari sumber arsip yang resmi yaitu Dagregister.

Sebuah terbitan resmi dari Pemerintah Kolonial Belanda pada tahun 1887, 1891, 1892, 1893. yang juga berisi laporan-laporan aktivitas pemerintahan dan perdagangan dan pelayaran VOC di Hindia Belanda adalah "Nederlandsch-Indisch Plakaatboek" sebanyak XII jilid sampai periode tahun 1799. Buku itu diterbitkan baik di Batavia maupun di Den Haag sejak tahun 1879, sehingga sampai saat ini masih bisa ditemukan sebagai koleksi Arsip Nasional dan Perpustakaan Nasional Jakarta. Kelebihan buku tersebut adalah adanya laporan yang terperinci dan mendetil mengenai identifikasi kapal yang meliputi nama kapal, asal dan tujuan pelayaran dari kapal-kapal tersebut, muatan kapal-kapal VOC baik yang dibongkar dan di angkut di dan dari berbagai pelabuhan di wilayah kekuasaan VOC terutama di Indonesia, waktu kedatangan dan keberangkatan kapal lengkap keterangan mengenai hari, tanggal dan tahun. Dengan demikian informasi-informasi yang sedemikian itu dapat dipergunakan sebagai koraborasi atau penguat yang bisa melengkapi keterangan atas kapal-kapal tertentu yang mengalami musibah tenggelam yang diperoleh dari sumber yang lain.

### **3. Penutup**

Tidak perlu diragukan lagi bahwa kehidupan kemaritiman merupakan aspek yang sangat vital dalam perjalanan sejarah bangsa Indonesia sejak zaman raja-raja pra-kolonial. Akan tetapi sejak kedatangan bangsa Barat di Indonesia pada abad 17, khususnya Belanda dunia kemaritiman di Nusantara secara berangsur-angsur mengalami kemunduran. Pada waktu kedatangan Belanda kekuatan maritim di Nusantara telah terfragmentasinya ke dalam unit-unit politik yang kecil dan saling bersaing menyusul kehancuran Majapahit sejak abad ke-15. Dengan taktik *divide et impera* dan dengan kekuatan senjata yang lebih unggul akhirnya pemerintah kolonial Belanda mampu menguasai wilayah lautan Nusantara, dan kemudian dilanjutkan penguasaan wilayah daratan. Namun demikian walaupun berada di bawah dominasi Belanda bukan berarti bahwa aktivitas kemaritiman berbagai suku bangsa di Indonesia mati secara total. Mereka masih tetap eksis dengan aktivitas pelayaran perahu dan perdagangan antar pulau, hanya saja berada di bawah pengawasan pemerintah kolonial Belanda. Disamping itu sebagai salah satu reaksi dari dominasi Belanda adalah merajalelanya perompakan laut di wilayah Nusantara. Ada beberapa kelompok masyarakat lainnya yang terpaksa menyingkir ke pedalaman dan beralih profesi misalnya sebagai petani.

Di wilayah perairan Indonesia memiliki banyak sekali harta karun warisan atau peninggalan sejarah maritim masa lalu, khususnya zaman VOC Belanda.. Tentu saja

semuanya itu adalah milik negara yang bisa diteliti, ditemukan dan dieksploitasi demi kepentingan pelestarian peninggalan sejarah dan budaya, disamping juga menghasilkan keuntungan ekonomis bagi negara. Oleh karena itu pemerintah seharusnya memiliki inventarisasi seluruh benda-benda peninggalan sejarah bawah laut, terutama benda-benda berharga yang merupakan muatan dari kapal-kapal karam VOC. Untuk itu diperlukan penelitian interdisipliner agar bisa diperoleh informasi yang akurat dan selengkap-lengkapya mengenai kapal-kapal karam tersebut.

## Daftar Pustaka

- Anonim (1989) *Ensiklopedi Nasional Indonesia, Jilid 7*. Jakarta, Cipta Adi Pusaka.
- (t.t.) *Dagregister Gehouden in het Casteel Batavia van het Passerende daer ter Plaats als over Geheel Nederlandts-Indie*. Koleksi Arsip Nasional Jakarta.
- (t.t.) *Namen van des E. Companies schepen die sedert begin van desselfs stifting d'A 1603, soo door de vijanden genomen, als gebleven, gezonken, door storm verongelukt, bij ongeluk verbrand, vermist, als andersints zijn weggeraakt*, (sebagian dalam bentuk *handschrift* atau tulisan tangan, Koleksi Perpustakaan Algemeen Rijksarchief, Den Haag).
- (t.t) *Nederlasdch-Indisch Plakaatboek*, 12 jilid, Batavia – Den Haag, 1887, 1891, 1892, 1893.
- Bebler, A. (1963) *Pantulan Zaman Bahari Indonesia* (edisi terjemahan). Djakarta, Djambatan
- Bruijn, J. R. & E. S. van Eyck van Heslinga (1980) *Muiterij, Oproer en Berechting op de Schepen van de VOC*. Haarlem, De Boer Maritiem.
- Burger, Dh. (1962) *Sejarah Ekonomis Sosiologis* (edisi terjemahan). Djakarta, Negara Pradnjaparamita.
- Chauduri, K. N. (1989) *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Chijs J. A. van der (1857) *Geschiedenis der Stichting van de Vereenigde Oost Indische Compagnie en der Maatregelen van de Nederlandsche regering betreffende de vaart op Oost Indie, welke aan deze Stichting voor Afgingen*. Leiden. Engels.
- (1887-1928) *Dagregister gehouden in het Casteel Batavia van het Passerende daer ter Plaats als over Geheel Nederlandts-Indie*. 's-Gravenhage.
- Coolhaas, W. Ph. (1960) *Generale Missiven van Gouverneur-General en Raden aan de Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*. Den Haag, Rijks Geschiedkundige Publicatien.
- (1964) *Generale Missiven van Gouverneur-General en Raden aan de Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*. Den Haag, Rijks Geschiedkundige Publicatien.

- (1968). *Generale Missiven van Gouverneur-General en Raden aan de Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*. Den Haag, Rijks Geschiedkundige Publicatien.
- Drake, C. (1989). *National Integration in Indonesia: Patterns and Policies*. Honolulu, University of Hawaii Press.
- De Graaf, H. J. (1954). *De Regering van Panembahan Senopati Ingalaga Verhandelingen van het Koninkrijk Instituut voor Taal, Land en Volkenkunde*. S'Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- De Graaf, H. J. & Th. G. Th. Pigeaud (1989) *Kerajaan-Kerajaan Islam di Jawa, Peralihan dari Majapahit ke Mataram: Kerajaan-kerajaan Islam di Jawa, Kajian Sejarah Politik Abad ke 15 dan ke 16*, (seri terjemahan Javanologi). Jakarta, Pustaka Utama Grafiti.
- De Hullu, J. (1913) *De Handhaving der Orde en Tucht op de Schepen der Oost-Indische Compagnie. Bijdragen Taal-, land – en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie* 67.
- (1914). *De Matrozen en Soldaten op de Schepen der VOC. Bijdragen Taal-, land – en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie*. 69.
- Green, J. N. (1984) *Maritime Archeology of the Indian Ocean*. Perth.
- Henley, D. (1996) *Nationalism and Regionalism in a Colonial Context: Minahasa in the Dutch East Indies*. Leiden, KITLV Press.
- Gaastra, F. S. (2002) *Geschiedenis van de VOC*. Leiden/ Zutphen. Walburg Press.
- Houben, V. J. H., M. J. Maier & van der Molen (1992) *Looking in Odd Mirrors: The Java Sea*. Leiden, Vakgroep Talen en Culturen van Zuidoost-Asië en Oceanië Leiden Universiteit.
- Jong, J. P. de (1998) *De Waaier van het Fortuin. Van Handels Compagnie tot Koloniaal Imperium. De Nederlanders in Azie en Indonesische Archipel 1595-1950*. Den Haag,.
- Jonge J. K. J. de. (1862-1865). *De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indie*, 3 Jilid, Amsterdam, s Gravenhage.
- Koninklijke Paketvaart Maatschappij (1938) *KPM: Official Yearbook 1837-1938*. Batavia, De Unie.
- Lapian, A. B. (1991). *Dunia Maritim Asia Tenggara*, makalah dalam *Penelitian kembali Karya-karya Utama Sejarawan asing tentang Sejarah Indonesia* di Jakarta, 23 Agustus 1991.
- (1991). *Sejarah Nusantara Sejarah Bahari*, pidato disampaikan pada *Pengukuhan Guru Besar Fakultas Sastra Universitas Indonesia*. Jakarta.
- (1996) *Laut, Pasar, dan Komunikasi Antar-Budaya*, makalah pada *Kongres Sejarah Nasional 1996* di Jakarta.
- (2005). *Dunia Maritim sebagai Unit Kajian Sejarah*, makalah pada *Lokakarya dan Pelatihan Metode Penelitian dan Pengembangan Kurikulum Sejarah*, Surabaya: 13-17 Juli 2005.
- Leur, J. C. van (1983) *Indonesian Trade and Society: Essay in Asian Social and Economic History*. Dordrecht, Foris publication.

- Ministerie van Marine (1903) *Zeemansgids voor den Oost Indischen Archipel*. The Hague, Mouton.
- Mollema, J. C. (1933) *Een Muiterij in de Achteinde Eeuw. Het Afloopen van het Oost-Indische Compagnieschip Nijenborg in 1763*. Haarlem.
- Nagtegaal, L. (1996) *Riding The Dutch Tiger, The Dutch east Indies and the Northeast Coast of Java, 1680-1743*. Leiden, KITLV Press.
- Purwaka, H. T. (1993) *Pelayaran Antarpulau Indonesia: Suatu Kajian tentang Hubungan antara Kebijakan Pemerintah dengan Kualitas Pelayaran*. Jakarta, Bumi Aksara.
- Reid, A. (1988) *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450 - 1680* (volume one: The lands below the winds). New Haven, Yale University Press.
- (1999). *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680. Dari ekspansi Hingga Krisis Jaringan Perdagangan Global Asia Tenggara Jilid II*. Jakarta, Yayasan Obor.
- Ricklefs, M. C. (1981) *A history of Modern Indonesia c. 1300 to the Present*. London, Macmillan
- Ridho, A. (1983) The Ceramics Found in Tuban, East Java, *International Congres of human Sciences in Asia and Afrika*, Tokyo.
- Roelofsz-Meilink (1962) *Asian Trade and European Influence in the Indonesia Archipelago between 1500 and about 1630*. The Hague, Martinus Nijhoff.
- Sulistiyono, S. T. (1994) *Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930*. Tesis Magister pada Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Tangsubkul, P. (1984). The Southeast Asian Archipelagic State: Concepts, Evolution, and Current Practice. *Research Report 15*, February 1984; East-West Environment and Policy.
- Valentijn, F. (1724-1726). *Oud en nieuw Oost-Indien*, (IV-2). Dordrecht-Amsterdam, van Bram/onder de Linden.
- Walcott, A. S. (1914) *Java and her Neighbors: A traveler's Note in Java, Celebes, the Moluccas and Sumatra*, New York dan London, Knickerbocker Press.
- Werz, B. (1083) *Met Man en Muis: Enkele facetten rond het zinken van twee VOC scheppen nader belicht*. Nijmegen.
- Wethim, W. F. (1969) *Indonesian Society in Transition: A Study of Social Change*. The Hague, W. van Hoeve.
- Wolters, O. W. (1982). *History, Culture and Region in Southeast Asian Perspective*. Singapore, Institute of Southeast Asian Studies.

**Eko Punto Hendro**  
 Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro  
 eko.ipung@gmail.com

# Potensi Sumberdaya Arkeologi Maritim di Pesisir Pantai Tejakula, Buleleng, Bali

Wayan Sumerata, Gendro Keling, Ati Rati Hidayah

## **Abstract**

*Tejakula site has long been attracted researchers as a potential site to be developed. It is located along the coast of North Bali, which used to be part of the sailing route for ships from various places in the Indonesian archipelago and even from abroad. Some of the research locations are among others Pantai Bangsal Site at the hamlet of Gerete and the sites along Bondalem coast, due to the fact that there are indications that the locations used to be ship wharfs. The data collecting methods include bibliographic study, terrestrial survey and underwater observation using SCUBA Diving technique. The results reveal that the site of Tejakula has the potency to bear archaeological resource, especially maritime archaeology resource, as evidenced by the finding of prehistoric pottery fragments, which are now submerged under the water because of heavy beach abrasion. Furthermore, there were also traces of structure made of rock at Pantai Bangsal (Bangsal Beach), Geretek Hamlet, Sambirenteng Village. The findings of structure and pottery supported the assumption that there used to be activities along the coast, which were related to activities in a harbour or settlement.*

**Keywords:** maritime culture, ancient harbour, structure, pottery

**Kata kunci:** budaya maritim, pelabuhan kuna, struktur, gerabah, tejakula

## **1. Pendahuluan**

Wilayah Pantai Bali Utara, telah menjadi perhatian para peneliti sejak lama. Bermula dari penelitian pada 1987 di Sembiran dan Pacung oleh I Wayan Ardika, yang menemukan artefak diantaranya fragmen gerabah berasal dari India. Latar belakang diadakan penelitian itu adalah adanya penyebutan aktivitas terkait pasar dan aktivitas pelabuhan, serta terkait dengan hukum tawan karang di Julah, seperti yang disebutkan dalam Prasasti Sembiran yang berangka tahun 922-1181 M (Ardika 2008, 149-150).

Menurut Ardika, berdasarkan data yang diperoleh dari hasil ekskavasi, Sembiran dan Pacung secara geografis kemungkinan bagian dari wilayah Julah kuno seperti yang disebutkan dalam prasasti. Lebih lanjut disebutkan bahwa pelabuhan kuno tersebut kemungkinan berada di Desa Sembiran dan Pacung saat ini. Aktivitas pelabuhan ini diduga sudah berlangsung sejak awal Masehi hingga abad ke-12 M. Pada masa selanjutnya fungsi pelabuhan tersebut mungkin karena tidak diketahui secara pasti penyebabnya. Faktor sosial dan akibat adanya proses erosi serta sedimentasi yang sangat cepat terjadi di wilayah ini (Ardika 2008, 155).

Hasil penelitian di Sembiran mendorong para peneliti untuk melakukan penelitian di wilayah sekitarnya, salah satunya adalah di Desa Bondalem. Penelitian dilakukan karena adanya penyebutan *buhun dalm* dalam prasasti 703 Kintamani E yang dikeluarkan oleh Raja Ekajaya Lancana dengan ibunya Arjaya Deng Jaya Ketana pada tahun 1122 Saka atau 1200 M (Suantika 1993, 2). Secara etimologi, kata *buhun dalm* berarti sumur raja (Warsito dalam Suantika 1993, 3). Jika kata ini diartikan secara harfiah, maka dapat diduga bahwa pada masa lampau di lokasi di desa tersebut ada sebuah sumur yang penggunaannya khusus bagi raja atau keluarga raja (kerajaan). Namun jika diartikan secara kias, maka dapat berarti bahwa di desa tersebut tinggal keluarga raja atau pejabat kerajaan. Jika dikaitkan dengan dugaan bahwa Desa Juluh merupakan lokasi pelabuhan kuna, maka dapat diduga bahwa Bondalem atau *buhun dalm* adalah merupakan lokasi tempat tinggal dari raja atau keluarga kerajaan yang mengurus masalah pelabuhan (Suantika 1993, 3). Hasil penelitian pada tahun 1993 ini berupa fragmen gerabah, logam, dan juga rangka manusia hasil ekskavasi dekat Pura Sasahan (Suantika 1993, 4). Temuan serupa juga ditemukan di tepi pantai yang terkena abrasi ketika laut surut. Selanjutnya karena abrasi yang terjadi di Desa Bondalem sangat parah, kurang lebih mencapai satu meter pertahun, penelitian segera dilakukan oleh Jurusan Arkeologi Universitas Udayana, oleh Balai Arkeologi dan juga Puslit Arkenas (Ardika 2000, 81). Berdasarkan dari hasil ekskavasi yang dilakukan di Desa Bondalem, terlihat kesamaan tinggalan dan lapisan stratigrafi antara situs di Desa Bondalem dengan di Sembiran dan Gilimanuk, yang diduga berasal dari masa logam awal. Fragmen gerabah yang ditemukan serupa dengan gerabah di Sembiran dari fase awal (Ardika 2000, 83).

Beranjak dari hasil-hasil penelitian tersebut dapat dikatakan bahwa wilayah Bali merupakan salah satu bagian dari sistem perdagangan dari Asia daratan dan India pada awal abad Masehi. Calo dalam artikelnya menyebut Sembiran dan Pacung merupakan bagian dari jaringan trans asiatic pada akhir masa prasejarah, dengan hasil penelitian berupa fragmen gerabah arikamedu dan juga berdasarkan dari hasil analisis komparasi kaca, perunggu, emas, dan artefak dari karnelian dengan situs-situs lain di Asia (Calo *et al.* 2015, 379).

Hasil penelitian yang telah dilakukan di wilayah Tejakula menunjukkan bahwa wilayah Tejakula memiliki potensi yang besar sebagai salah satu wilayah yang mengandung tinggalan arkeologi dari awal abad Masehi. Seiring dengan besarnya potensi sebagai sumber data untuk mengungkap sejarah masa lalu, wilayah ini juga terancam oleh kondisi alam seperti terjadinya abrasi. Situs arkeologi yang sebagian besar berada di wilayah pantai, saat ini telah tergerus dan hilang atau terendam di dasar laut. Hal inilah yang menjadi salah satu pertimbangan dilakukannya penelitian dengan metode survei bawah air dengan melakukan penyelaman (*scuba diving*).

Selain itu, penelitian dilakukan untuk menjajaki adanya kemungkinan lain lokasi pelabuhan atau aktivitas terkait pelabuhan yang disebut dalam prasasti. Para ahli sementara



menyebutkan bahwa lokasi yang dimaksud berada di Desa Sembiran dan Pacung. Survei kali ini dilakukan dengan melihat kontur laut dan juga muara sungai yang berpotensi sebagai lokasi pelabuhan bagian dari wilayah Julah pada masa lalu.

Penentuan penelitian ini adalah karena banyaknya tinggalan arkeologi baik berupa prasasti maupun situs yang telah diteliti sejak lama di wilayah Bali Utara, khususnya Tejakula. Potensi wilayah Tejakula sebagai pusat aktivitas kemaritiman pada masa lalu sangat besar, sehingga penting untuk diteliti jauh mengenai potensi sumberdaya budaya maritim di wilayah pesisir Tejakula. Lebih spesifik beberapa permasalahan penelitian yang dibahas dalam penelitian ini adalah apa saja sumber daya arkeologi maritim di pesisir pantai Tejakula. Bagaimana potensi sumber daya arkeologi maritim di pesisir Pantai Tejakula untuk perkembangan ilmu arkeologi khususnya arkeologi maritim.

## 2. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat potensi wilayah Tejakula sebagai pusat aktivitas kemaritiman pada masa lalu, melalui situs yang telah diteliti sebelumnya maupun hasil dari survei yang dilakukan. Manfaat penelitian ini diharapkan dapat menambah data baru untuk dapat memberikan sudut pandang baru dalam penyusunan proses sejarah budaya yang terjadi pada masa lalu di wilayah Bali, khususnya pesisir Bali Utara.

## 3. Metode

Lokasi penelitian ini terletak di beberapa desa di Kecamatan Tejakula, Kabupaten Buleleng (Peta 1). Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah eksplorasi, survei, wawancara, dan studi pustaka. Eksplorasi dilakukan terhadap data arkeologi primer dan data lingkungan, yaitu artefak-artefak di dasar laut dan kawasan sekitarnya. Pada penelitian ini dilaksanakan dua jenis survei yaitu survei darat dan survei bawah air. Survei darat dilakukan



Peta 1. Peta lokasi penelitian di pesisir Pantai Tejakula. (Sumber Google Earth)

untuk mengobservasi tinggalan arkeologi yang berkaitan dengan aktivitas pelayaran dan segala bentuk tinggalan pendukungnya yang terdapat di darat, sedangkan survei bawah air dilakukan dengan teknik selam dengan menggunakan alat SCUBA (*Self Contained Underwater Breathing Apparatus*). Survei bawah air dilakukan untuk mengetahui tinggalan-tinggalan di bawah permukaan air, selain itu juga untuk mengeksplorasi kondisi bawah laut dan kontur laut daerah penelitian. Penelusuran data bawah air dengan cara pembuatan garis *baseline* atau garis acuan dan titik acuan untuk mengetahui luas situs dan memudahkan dalam pengukuran dan pembuatan denah situs. Teknik *baseline* adalah teknik pengukuran pada objek bawah air berdasarkan garis acuan dengan menggunakan meteran, garis tersebut dibentangkan dari kedua titik acuan yang telah ditentukan. Analisis dan interpretasi data dilakukan dengan mengkolaborasikan hasil penelitian dan hasil yang telah ada sebelumnya di wilayah ini.

#### **4. Pembahasan**

Pembahasan mengenai aktivitas yang terkait dengan laut dalam ilmu arkeologi disebut dengan istilah arkeologi maritim. Arkeologi maritim memiliki pengertian yang lebih luas, dibandingkan dengan arkeologi bawah air. Arkeologi bawah air memusatkan perhatian pada benda-benda masa lalu yang berada di bawah air, sedangkan arkeologi maritim mempelajari interaksi manusia dengan laut, danau, dan sungai. Interaksi ini dipelajari melalui kajian arkeologis atas benda materi dari kebudayaan maritim, yang mencakup objek kapal, muatan kapal, fasilitas yang ada di pantai dan bahkan rangka manusia (Mundarjito 2007, 10).

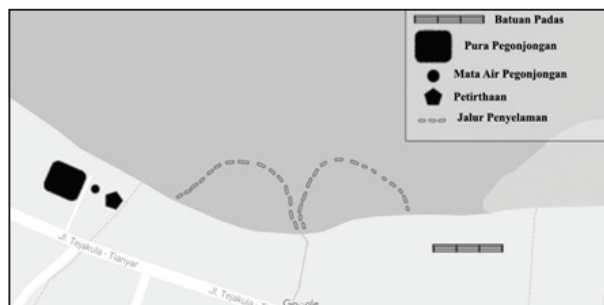
Menurut Keith Muckelroy, kajian arkeologi maritim antara lain, mempelajari proses tenggelamnya kapal dan proses pembentukan situs bawah air, mempelajari kapal sebagai sebuah alat dan mempelajari kebudayaan maritim masa lalu (Keith Muckelroy dalam Cleere, Henry 1980, 496). Definisi ini berkembang seiring perkembangan keilmuan arkeologi. Definisi Arkeologi Maritim saat ini tidak hanya terbatas pada tenggelam kapal tenggelam dan segala sesuatu yang berkaitan dengan kebudayaan maritim, tetapi pada seluruh tinggalan yang berada di bawah air atau tenggelamnya suatu daratan yang mengandung tinggalan arkeologi, masuk ke dalam wilayah objek kajian arkeologi maritim. Secara umum, sumber data arkeologi maritim adalah kombinasi dari situs bawah laut dan daratan, yang tidak hanya terdiri dari bangkai kapal, tetapi juga pelabuhan, galangan kapal, dermaga, mercusuar, dan segala hal yang berkaitan dengan dunia pelayaran.

Wilayah pantai Bali Utara, memiliki situs yang sebagian besar berada di wilayah pantai, sangat rentan terjadi kerusakan atau hilang karena abrasi seperti yang telah terjadi di wilayah Bondalem. Hal ini menjadi kajian yang menarik, karena berdasarkan hasil survei bawah air yang dilakukan pada penelitian ini, sebagian situs di Desa Bondalem saat ini telah berada di bawah laut dengan kedalaman yang bervariasi.

#### 4.1. Temuan Struktur di Pantai Bangsal Desa Sambirenteng

Nama bangsal berkaitan dengan penamaan pantai yang terletak tidak jauh dari temuan struktur, sehingga selanjutnya dilakukan survei di tempat tersebut. Selain pantai Bangsal, pantai ini dikenal juga dengan nama Pantai Pegonjongan, karena di tempat ini merupakan muara sungai Tukad Seme dan terdapat pura yang bernama Pura Pegonjongan. Di depan Pura ini terdapat dua buah mata air yang saat ini dijadikan sebagai petirthaan. Berdasarkan informasi dari tokoh masyarakat, pada tahun 60-70an pantai ini merupakan pelabuhan yang ramai dikunjungi oleh kapal pedagang dari Madura dan Sulawesi. Pedagang yang berlabuh di pantai ini bertujuan untuk memasarkan barang dagangan yang dibawa sekaligus membeli barang-barang komoditi yang terdapat di tempat ini yaitu gula aren. Sumber air tawar di pantai ini juga menjadi salah satu faktor Pantai Bangsal dijadikan sebagai pelabuhan kapal. Informan Jero Penyarikan memperkuat keterangan bahwa pada masa lalu, pedagang Cina berlabuh di Pegonjongan. Kata Pegonjongan berasal dari kata *Pengojongan*, yang lama kelamaan berubah menjadi pegonjongan, yang berarti tempat yang dituju.

Untuk membuktikan keterangan dari *jero penyarikan* yang merupakan informan dari desa setempat maka dilakukan survei bawah air dengan penyelaman. Penyelaman dilakukan dari muara sungai Tukad Semedi mana terletak Pura Pegonjongan, menyisir ke arah timur dan barat, sekitar sejauh 200 meter (Peta 2). Hal ini dilakukan untuk mengetahui kondisi kontur dasar laut dan untuk mengetahui ada tidaknya indikasi sisa aktivitas maritim di masa lalu. Hasil penyelaman kontur laut di muara sungai tersebut merupakan palung yang memiliki kedalaman lebih dari 35 meter. Jarak bibir palung dari muara sungai Tukad Seme sekitar 10 meter. Dasar laut di sekitar tepi palung merupakan lumpur, sedikit terdapat terumbu karang di sebelah timur dan barat muara sungai. Hasil penyelaman selain mensurvei langsung kondisi dasar laut yang berlumpur, juga melihat kemungkinan adanya tinggalan aktivitas perdagangan di pantai ini. Namun karena lumpur yang cukup tebal, tidak memungkinkan melihat adanya sisa aktivitas berupa artefak yang mungkin ada di dasar laut. Meskipun demikian penyelaman ini dapat membuktikan bahwa kontur pantai ini yang cukup dalam, kurang lebih lima meter dari bibir pantai sudah mencapai kedalaman



Peta 2. Jalur Penyelaman di Pantai Bangsal.  
(Sumber: Balai Arkeologi Bali)



Foto 1 dan Foto 2. Temuan Struktur batu padas di Pantai Bangsal, Dusun Geretek, Desa Sambirenteng.  
(Sumber: Balai Arkeologi Bali)

15 meter mengindikasikan bahwa tempat ini berpotensi sebagai tempat bersandarnya kapal. Secara morfologi pantai ini sangat potensial sebagai pelabuhan pada masa lalu. Menurut Saefudin salah satu kriteria pantai yang cocok dijadikan sebagai pelabuhan berupa kedalaman yang memadai untuk berlabuhnya kapal, terdapat mata air tawar, gelombang dan arus, sedimentasi, pasang surut air laut, dan angin (Saefudin 2008, 116-119).

Selain morfologi dan juga mata air yang memperkuat Pantai Bangsal sebagai sebuah pelabuhan, juga terdapat temuan struktur batu padas di sebelah timur muara sungai dengan jarak sekitar 200 meter. Susunan batu padas ini sudah tertimbun tanah, tapi karena ada abrasi pantai, tersingkap di dinding tepi pantai. Temuan susunan padas ini memanjang dari barat ke timur, tersusun atas dua lapis balok padas dengan ukuran masing-masing bervariasi (Foto 1 dan Foto 2). Rata-rata ukuran balok penyusun 50 x 20 x 20 cm. Secara keseluruhan panjang struktur ini adalah 31,5 meter, diduga struktur ini masih berlanjut ke arah barat akan tetapi sudah mengalami kerusakan karena abrasi. Dugaan sementara lokasi struktur ini memiliki kesamaan dengan struktur yang ditemukan di Julah, meskipun menggunakan bahan baku yang berbeda. Struktur yang ditemukan di Julah menggunakan bahan batu andesit dengan ukuran yang bervariasi dengan pemasangan yang sangat rapi menyerupai pondasi suatu bangunan. Atas dasar perbandingan ini struktur padas yang ditemukan di Desa Sambirenteng diduga bagian dari sebuah bangunan yaitu bangsal. Untuk mengungkap bentuk dan fungsi susunan batu padas ini, perlu tindak lanjut penelitian. Susunan batu padas di Dusun Geretek merupakan salah satu indikasi bahwa pada masa lalu, wilayah ini dijadikan sebagai permukiman dan kemungkinan sebagai sarana penunjang pelabuhan seperti gudang. Selain temuan struktur, menurut informasi dari hasil



Foto 3. Guci Koleksi warga  
(Sumber: Balai Arkeologi Bali).

wawancara, beberapa penduduk di wilayah sekitar situs masih menyimpan beberapa barang kuno seperti guci peninggalan leluhur mereka. Salah satunya adalah milik keluarga I Made Sudha (56 tahun). Guci ini diduga berasal dari Cina, berbentuk bulat, berwarna coklat dengan gelasir di bagian tengah ke atas warna coklat tua, bagian tengah ke bawah tanpa gelasir (glasir sistem celup). Ukuran tinggi: 22 cm, diameter dasar 13 cm, diameter badan 20 cm, diameter mulut 8cm. Terdapat empat buah hiasan berupa pegangan pada bagian atas, salah satunya pecah/patah (Foto 3). Menurut informasi dari pemilik, zaman dulu sebelum ada mesin pendingin, penduduk masih sering menggunakan guci ini untuk menyimpan sayur atau bahan makanan agar tidak cepat rusak. Beberapa orang menggunakan guci untuk menyimpan tuak.

#### 4.2. Survei Bawah Laut di Desa Bondalem

Situs di Desa Bondalem telah diteliti oleh Ardika dengan membuka kotak ekskavasi di lokasi sekitar Pura Sang Bingin. Hasil ekskavasi berupa tempayan, manik-manik kaca, dan artefak logam (Ardika 2000, 81). Pada tahun 1995, tim dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional melakukan penelitian di Desa Bondalem. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa di kawasan pantai Desa Bondalem, ditemukan rangka manusia, tempayan kubur, fragmen gerabah, gelang perunggu, dan fragmen logam perunggu (Sudiono dan Arfian 1995, 17). Situs arkeologi yang terdapat di kawasan pantai, menjadikan situs ini rawan terkena abrasi, dan menjadi tenggelam atau berada di bawah laut.

Selain rawan karena abrasi yang rentan menimbulkan kerusakan situs, pengaruh pasang surut air laut juga dapat berpengaruh terhadap kerusakan situs. Wilayah Desa Bondalem terdapat istilah *ngeduk* dan *ngurug* yaitu naik dan turunnya pasir di pantai pada bulan tertentu. Pada musim barat sekitar Februari, pasir dari pantai naik ke daratan, dan menutupi sebagian pantai, sehingga pantai tampak lebih landai. Sementara itu, pada musim angin timur, sekitar Juni-Juli pasir di pantai masuk ke laut, sehingga bibir pantai tampak lebih terjal. Batas pantai dengan tegalan juga lebih terjal, sehingga tampak singkapan pada dinding tepian tegalan. Pada saat penelitian berlangsung, pasir masih naik ke daratan, sehingga dasar laut di tepi pantai tidak tertutup pasir. Hal ini menyebabkan tinggalan arkeologi yang terdapat di dasar laut tampak dengan jelas.

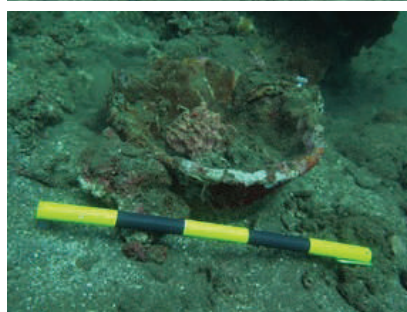


Foto 4 dan Foto 5. Survei bawah air di Situs Bondalem dengan teknik SCUBA diving. (Sumber: Balai Arkeologi Bali)



Survei bawah laut di Desa Bondalem, dilakukan untuk melihat kemungkinan adanya situs yang terkena abrasi dan saat ini berada di bawah laut serta melihat kontur laut secara langsung (Foto 4 dan Foto 5). Penyelaman dilakukan di lokasi kawasan Tirta Penembak, yaitu di Pantai Lawahan, Dusun Jero Kuta, Banjar Kelod Kauh. Hasil survei pada kedalaman 3 sampai dengan 15 meter banyak terdapat terumbu karang. Kedalaman 15 s/d 30 meter terumbu berkurang, dasar laut berupa lumpur. Pada jarak 25 meter dari tepi pantai, pada kedalaman 1-2 meter, terdapat sebaran temuan fragmen gerabah dengan ukuran yang beragam, diameter dan ketebalannya. Fragmen gerabah sebagian besar tertutup terumbu atau menempel pada karang dan hampir tidak dapat dilihat. Bila dilihat dari kedalaman temuan sebaran gerabah ini, tampaknya lapisan yang

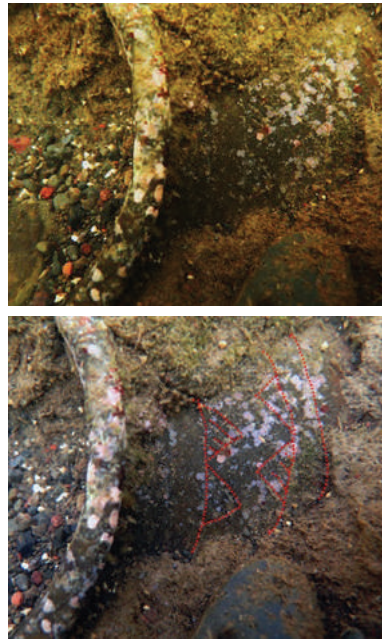


Foto 6 dan Foto 7. Temuan gerabah di bawah air dengan hiasan rolet, foto sebelah kanan dengan hiasan tumpal yang diperjelas (Sumber Balai Arkeologi Bali)

berada di bawah laut saat ini merupakan lapisan asli yang terkena abrasi. Bila dilihat dari kedalaman temuan sebaran gerabah ini, tampaknya lapisan yang berada di bawah laut saat ini merupakan lapisan asli yang terkena abrasi. Di salah satu gerabah yang menempel di karang ini, memiliki hiasan tumpal (Foto 6 dan Foto 7). Mungkin temuan ini merupakan salah satu dari sedikit jenis temuan arkeologi prasejarah bawah air di Indonesia.

Sebaran temuan fragmen gerabah diduga kuat merupakan akibat dari adanya abrasi yang terjadi di pantai Bondalem yang terjadi cukup parah tiap tahunnya. Bahkan Ardika menyebut abrasi di Bondalem terjadi setiap tahun hingga mencapai satu meter (Ardika 2000, 82). Wilayah Bondalem merupakan kawasan situs yang telah diteliti oleh Balai Arkeologi Denpasar (Suantika, 1993). Sepanjang Pantai Bondalem merupakan kawasan yang potensial sebagai situs prasejarah, yang diduga sezaman dengan Situs Sembiran dan Pacung, apalagi jarak antara Desa Bondalem dengan Desa Sembiran sangat dekat yaitu hanya tiga km.

Seperti yang telah disebutkan pada pendahuluan, kedalaman tinggalan arkeologi khususnya berupa rangka di Situs Bondalem berkisar antara 210 cm sd 335 cm (Ardika 2000, 82). Fragmen gerabah yang ditemukan di Situs Bondalem sangat mirip dengan gerabah dari Sembiran pada masa awal (Ardika 2008, 82). Lapisan tinggalan budaya yang terdeposit di Bondalem dan Sembiran sangat mirip, juga stratigrafinya (Ardika 2000, 83).



Bahkan Ardika menyamakan lapisan budaya di Bondalem sangat mirip dengan Sembiran, Gilimanuk dan situs di Pantai di Pulau Jawa seperti di Buni, Jawa Barat dan Plawangan Jawa Timur. Menurut Ardika berasal dari masa logam awal (Ardika 2008, 83).

Ada gerabah India di Situs Pacung yang pertanggalannya sama dengan pertanggalan di Situs Batu Jaya (Calo *et al.* 2015, 379). Di Situs Sembiran ditemukan fragmen gerabah yang berasal dari Dinasti Han. Fragmen gerabah ini serupa dengan fragmen yang ditemukan di Vietnam utara dan selatan, yang pada akhir abad kedua dan abad pertama SM, telah menunjukkan adanya pengaruh dari Dinasti Han (Calo *et al.* 2015, 385). Sejak ekskavasi pertama yang dilakukan oleh Ardika pada tahun 1987 dan beberapa ekskavasi yang dilakukan oleh lembaga arkeologi setelahnya, didapatkan gerabah India dalam jumlah yang besar, hingga 600 fragmen, dan bukti adanya cetakan perunggu menunjukkan adanya pelabuhan yang secara berkelanjutan berhubungan dengan India dan pembuatan perunggu di Asia Tenggara daratan (Calo 2014, 379). Situs Sembiran menghasilkan temuan berupa fragmen gerabah dengan hias rolet, yang dijadikan sebagai bukti adanya kontak dengan India. Para ahli menyatakan bahwa Sembiran merupakan bagian dari sistem perdagangan internasional yang mencakup wilayah Mediterania, India Asia Tenggara daratan hingga Tiongkok, yang terjadi pada abad pertama Masehi (Ardika 1991, 2008, 150; Ardika and Bellwood 1991; Manguin 2004, 289; Glover and Bellina, 2004, 150; Calo *et al.* 2015, 394).

Gerabah berhias rolet memiliki berbagai macam tipe, awalnya diperoleh dari situs arkeologi di Pantai Coromandel, Tamil Nadu (India). Gerabah ini dikenal dengan gerabah arikamedu, yang merupakan komoditas utama perdagangan dengan wilayah laut mediterania dan kerajaan romawi (Begley, V. 1996 dan Wheeler, 1946). Sejauh ini di Indonesia, Situs Sembiran dan Pacung merupakan situs yang menghasilkan gerabah arikamedu terbanyak di Indonesia, bahkan di Asia Tenggara (Ardika 2008, 151). Pertanggalan gerabah berhias rolet berkisar antara 150 SM dan 200 M. Berdasarkan analisis Neutron Activation Analysis (NAA) dan *X-ray Diffraction* (XRD) berasal dari India.

Keberadaan gerabah rolet di Bali dan Indonesia secara umum pertanggalannya berasal dari abad pertama sampai kedua Masehi (Ardika dan Bellwood 1991, 229). Pertanggalan gerabah Arikamedu yang berasal dari Pacung, berasal dari sampel gabah yang menjadi temper gerabah yang berasal dari lapisan yang sama dengan lapisan ditemukannya gerabah arikamedu dan menghasilkan  $2660 \pm 100$  BP (Ardika dan Bellwood 1991, 223).

Hubungan antara Bali dengan Asia Tenggara dan Tiongkok telah terjadi sejak abad kedua sebelum Masehi, pertanggalan terbaru berasal dari penelitian tahun 2015 (Calo *et al.*) di Situs Sembiran yang berasal dari abad pertama M (25 M), dan pertanggalan di Pacung dengan konteks kubur dari abad ke-2 SM hingga abad ke-12 M. Gerabah yang diduga berasal dari Dinasti Han (Tiongkok), berdasarkan pola hiasnya, ditemukan di Sembiran dan berasal dari lapisan dengan pertanggalan abad ke-2 SM (Calo *et al.* 2015, 385). Ardika

dalam artikel terbarunya menyimpulkan bahwa Bali tampaknya telah terlibat dalam sistem perdagangan internasional yang mencakup wilayah Mediterania, India, Asia Tenggara daratan hingga Tiongkok (Ardika *et al.* 2015, 41). Pendapat ini senada dengan Bellina dan Glover, bahwa wilayah Asia Tenggara merupakan bagian dari sistem perdagangan dunia, yang sebelumnya telah sejarah panjang pada masa prasejarah (Bellina and Glover 2004, 83)

## 5. Penutup

Wilayah Tejakula, dengan situs-situs yang berada di dalamnya antara lain Desa Sembiran, Pacung dan Bondalem, yang sebelumnya telah dilakukan penelitian merupakan situs prasejarah yang berlanjut hingga masa Bali Kuno. Peneliti hingga saat ini belum dapat menentukan secara pasti titik lokasinya pelabuhan di wilayah Tejakula, meskipun beberapa ahli memberikan pendapat bahwa lokasi pelabuhan kuno terdapat di Desa Julah (Ardika, 2000), dan di Desa Sembiran dan Desa Pacung (Calo 2015, Ardika 2008). Penelitian ini membuka kemungkinan adanya lokasi lain yang dijadikan sebagai pelabuhan, yang secara topografi sesuai sebagai pelabuhan, seperti kontur pantai yang dalam, adanya sumber mata air, dan muara sungai sebagai akses ke daerah pedalaman. Dusun Geretek, Desa Sambirenteng, merupakan salah satu lokasi yang secara lingkungannya sangat berpotensi sebagai pelabuhan. Selain itu temuan struktur padas juga memperkuat adanya aktivitas di sekitar pantai yang terkait dengan pelabuhan ataupun permukiman. Toponimi pantai Dusun Geretek yang disebut sebagai Pantai Bangsal yang berarti gudang atau gudang pelabuhan, menambah data bahwa pada masa lalu tempat ini merupakan tempat aktivitas yang cukup ramai. Penelitian lanjutan diperlukan untuk menambah data mengenai aktivitas maritim di wilayah Tejakula, khususnya di Desa Sambirenteng.

## Saran

Atas dasar hasil penelitian ini diharapkan kepada pihak pemerintah Desa Bondalem dan Sambirenteng untuk menjaga aset budaya ini, sehingga nantinya dapat digunakan untuk menunjang kegiatan wisata yang sedang digalakkan pada saat ini. Selanjutnya untuk instansi terkait juga diharapkan untuk melakukan penelitian yang khusus untuk mengungkap tinggalkan budaya lain di wilayah ini.

## Daftar Pustaka

- Calo, Ambra *et al.* (2015) Sembiran and Pacung on the North Coast of Bali: a Strategic Crossroads for Early Trans-Asiatic Exchange. *Antiquity* 89: 378-396.
- Ardika, I Wayan *et al.* (1995) Ekskavasi Arkeologi di Situs Sembiran, Kecamatan Tejakula, Kabupaten Buleleng. *Laporan Penelitian Arkeologi, No 1*. Denpasar, Balai Arkeologi Denpasar.

- (2000) Archaeological Research at Bondalem, Northeastern Bali. *Indo Pacific Prehistory Association Bulletin* 19 (3): 81-83.
- (2008) Archaeological Traces of the Early Harbour Town. Dalam B. Hauser-Schaublin dan I Wayan Ardika (ed.) *Burials, Text and Ritual: Ethnoarchaeological Investigations in North Bali, Indonesia*. Gottingen, Gottingen University Press. Hlm. 149-157.
- Ardika, I Wayan dan Peter Bellwood (1991) Sembiran: The Beginnings of Indian Contact with Bali. *Antiquity* 65: 221-232.
- Begley, V.1996. Changing perception on Arikamedu. Dalam V. Begley (ed.) *The Ancient Port of Arikamedu: New Excavation and Researches 1989-1992*, vol 1. Paris, École Française d'Extrême-Orient. hlm. 1-40.
- Bellina, Berenice dan Ian Glover (2004) The Archaeology of Early contact with India and Medditeranean World, from the Fourth Century BC to the Fourth Century AD. In Glover, Ian and Peter Bellwood (ed.). *Southeast Asia from Prehistory to History*. London, Routledge Curzon. hlm. 68-88.
- Cleere, Henry (1980) Maritim Archaeology. *Archaeological Journal* 137:496-497.
- Mundardjito, 2007. Paradigma dalam Arkeologi Maritim. *Wacana* 9(1):1-20.
- Saefudin (2008) Studi Pemilihan Lokasi Alternatif Pelabuhan Trisaksi, Banjarmasin Propinsi Kalimantan Selatan. *Jurnal Hidrosfir Indonesia*, Vol 3. Jakarta, BPPT. hlm 113-122.
- Suantika, I Wayan. (1993) Ekskavasi Situs Arkeologi Bondalem Kecamatan Tejakula Kabupaten Buleleng. Laporan Penelitian Arkeologi No. 5. Denpasar, Balai Arkeologi Denpasar.
- Wheeler, R. E. M., A. Gosh, dan K. Deva (1946) An Indo Roman trading station on the east coast of India. *Ancient India*, Vol 2:17-124.

### **Website**

[https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime\\_archaeology](https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_archaeology).

<http://www.dictionay.com/browse/marine-archaeology?s=ts>.

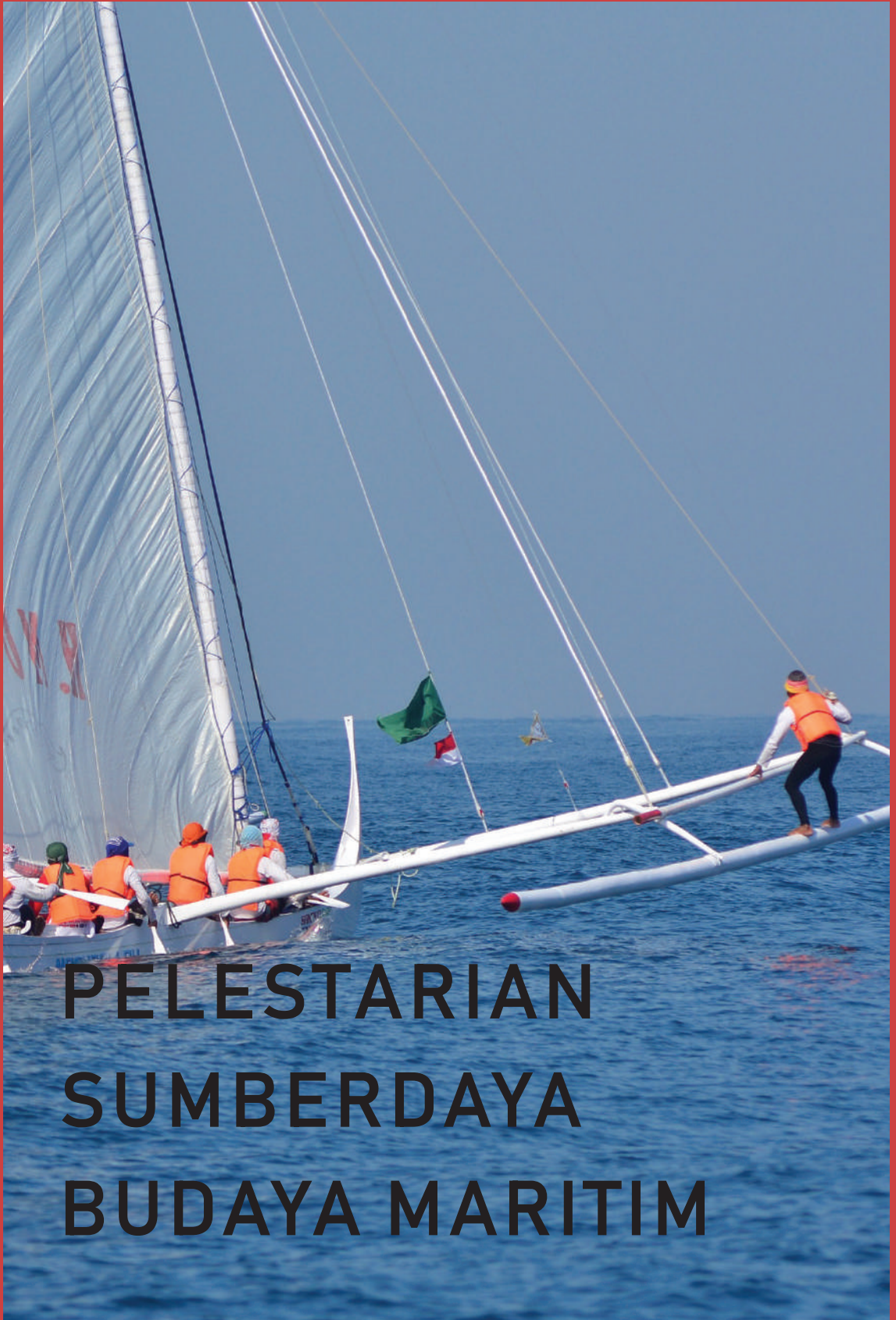
## **Gendro Keling**

## **Ati Rati Hidayah**

## **Wayan Sumerata**

Balai Arkeologi Bali

kojekxfals@gmail.com



**PELESTARIAN  
SUMBERDAYA  
BUDAYA MARITIM**

# Upaya “Menjual” Jalur Pelayaran Bersejarah di Tiongkok, India, dan Indonesia

Berthold Sinaulan

## **Abstract**

*There are many shipping lines mentioned in various historical data records in the world. On the Asia continent, there are at least three famous historical shipping lines. All three of them happen to be related to the three largest countries in Asia, namely China, India and Indonesia. This paper tries to describe the existence of these three historic shipping lines, then discuss the various attempts to “sell” them. In this case, efforts were made to publicize and promote the historic shipping routes. The topics of the discussion also include the role of archaeologists in relation to the activity of “selling” these historic shipping lines.*

**Keywords:** shipping lines, China, India, Indonesia, promotion, publication

**Kata kunci:** jalur pelayaran, Tiongkok, India, Indonesia, promosi, publikasi

## **1. Pendahuluan**

Ada banyak jalur pelayaran yang terdata dalam berbagai catatan sejarah di dunia. Di Benua Asia, paling tidak ada tiga jalur pelayaran bersejarah yang terkenal. Ketiganya kebetulan terkait dengan tiga negara terbesar di Asia. Ketiga negara itu adalah Tiongkok, India, dan Indonesia. Baik dari segi luas wilayah maupun dari jumlah penduduknya, ketiganya tercatat masuk sebagai negara terbesar, bukan hanya di Asia tetapi juga di seluruh dunia. Dari segi luas wilayah, Tiongkok memiliki luas 9.596.670 km<sup>2</sup>, lalu India seluas 3.287.263 km<sup>2</sup>, dan Indonesia seluas 1.904.569 km<sup>2</sup>.

Setelah Tiongkok dan India, sebenarnya bukan Indonesia yang berada di peringkat ketiga. Luas Kazakhstan mencapai 2.724.900 km<sup>2</sup>, tetapi wilayah negara tersebut tidak seluruhnya berada di benua Asia, melainkan ada sebagian kecil yang masuk wilayah Eropa. Ini disebabkan karena Kazakhstan adalah negara pecahan dari Uni Soviet yang sejatinya berada di benua Eropa. Sementara dari jumlah penduduk atau populasinya, Tiongkok menduduki peringkat pertama dengan 1.388.232.693 jiwa, disusul India dengan





Peta 1. Jalur-jalur bersejarah, termasuk jalur pelayaran bersejarah yaitu “Jalur Sutra” dan “Jalur Rempah”.  
(Sumber: unesco.org)

1.342.512.706 jiwa, dan Indonesia yang berpenduduk 263.510.146 jiwa. Secara global, bila dihitung dari jumlah negara-negara di dunia untuk luas wilayahnya, Tiongkok berada di posisi ke-4, India ke-7, dan Indonesia ke-15. Dari populasinya, Tiongkok berada di posisi ke-1, India ke-2, dan Indonesia ke-4 yang paling banyak penduduknya.

Bila dilihat dari sejarahnya, Tiongkok, India, dan Indonesia, juga termasuk negara-negara “tertua” di benua Asia, bahkan telah didiami puluhan ribu tahun lalu sejak zaman prasejarah. Pada zaman kerajaan-kerajaan (*Empires Age*), ketiga negara itu juga tercatat mempunyai sejarah panjang dan mungkin paling besar bila dinilai dari luasnya kekuasaan, pengaruh, atau hubungannya dengan kerajaan dan komunitas masyarakat lain di Asia.

Terkait dengan pengaruh dan hubungan antarkerajaan maupun dengan komunitas masyarakat yang ada, tak heran bila dikenal pula jalur-jalur pelayaran bersejarah di Tiongkok, India, dan Indonesia. Jalur pelayaran bersejarah yang dimaksud adalah jalur pelayaran yang dilakukan dari dan ke kawasan-kawasan di tiga negara tersebut pada masa lalu, baik dalam bentuk pelayaran muhibah atau kunjungan kenegaraan antarkerajaan atau antarkomunitas masyarakat, jalur pelayaran perdagangan, maupun jalur pelayaran konfrontasi, dalam artian perang, merebut atau mempertahankan suatu wilayah.

Pelayaran dapat pula merupakan gabungan dari ketiga hal itu, kunjungan kenegaraan, perdagangan, dan konfrontasi. Pelayaran muhibah dalam bentuk kunjungan kenegaraan sering dilanjutkan dengan aktivitas perdagangan, sementara pelayaran yang sifatnya konfrontasi seringkali pula terkait dengan upaya menguasai atau mempertahankan sumber-sumber daya yang dapat dijadikan komoditas perdagangan.



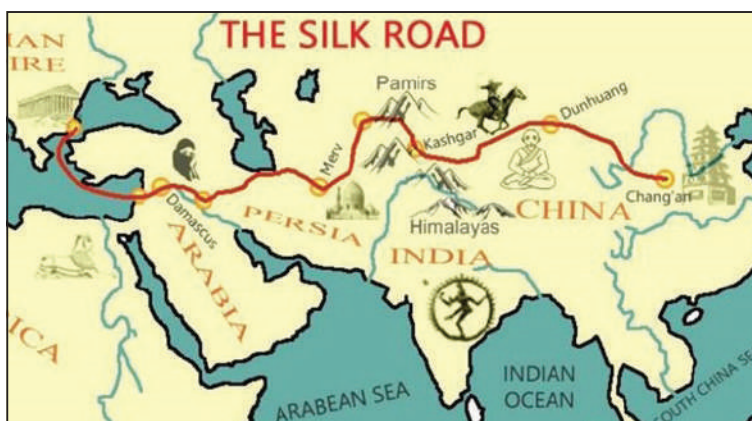
Jalur-jalur pelayaran bersejarah di Tiongkok, India, dan Indonesia itu menjadi semakin penting untuk didokumentasikan dan dibahas, karena sedikit banyak mempengaruhi perkembangan wilayah atau negara bersangkutan, benua Asia, maupun perkembangan dunia secara global. Banyak hal yang berkembang karena adanya jalur-jalur pelayaran bersejarah itu dalam berbagai bidang, mulai dari perkembangan sosial, budaya, ekonomi, bahkan politik, hukum, dan keamanan. Perkembangan yang terjadi tersebut sedikit banyak karena meluasnya publikasi dan promosi dari jalur-jalur pelayaran bersejarah itu. Makalah ini secara khusus membahas upaya “menjual” jalur-jalur pelayaran bersejarah itu melalui publikasi dan promosi, serta peran para arkeolog dalam kaitan hal tersebut. Namun sebelum itu, akan dideskripsikan mengenai jalur-jalur pelayaran bersejarah yang terkenal di Asia.

## 2. Jalur Pelayaran

### 2.1 Jalur Sutra

Di antara jalur-jalur pelayaran bersejarah dari ketiga negara terbesar di Asia tersebut, yang paling dikenal adalah Jalur Sutra (*Silk Road*). Jalur Sutra merupakan jalur perdagangan yang menghubungkan bagian Timur dan bagian Barat dunia melalui Benua Asia. Para pedagang, petualang, misi ketentaraan, misi agama, dan lainnya, menggunakan jalan darat maupun laut untuk menghubungkan wilayah-wilayah di sebelah Barat dan Timur, khususnya dengan kawasan yang sekarang kita kenal dengan nama Asia Timur, seperti Tiongkok, Jepang, dan Korea.

Penggunaan nama Jalur Sutra digagas geografer asal Jerman, Ferdinand von Richthofen, pada abad ke-19. Nama itu diambil karena sutra merupakan salah satu komoditas perdagangan terbesar dari Tiongkok di masanya. Jalur Sutra terbagi atas dua rute yaitu Utara dan Selatan, yang menghubungkannya dengan pusat perdagangan di Tiongkok Utara dan Selatan khususnya, serta Asia Timur umumnya. Rute Utara melewati Bulgar-Kipchak



Peta 2. Jalur Sutra  
(Sumber: presstv.com)

ke Eropa Timur dan Semenanjung Krimea, dan dari sana menuju ke Laut Hitam, Laut Marmara, dan Balkan ke Venezia. Sedangkan rute Selatan melewati Turkestan-Khorasan menuju Mesopotamia dan Anatolia, dan kemudian ke Antiokia di Selatan Anatolia menuju ke Laut Tengah atau melalui Levant ke Mesir dan Afrika Utara.

## 2.2 Jalur Musam

Bila dari Tiongkok kita mengenal Jalur Sutra, maka dari India kita mengenal yang disebut Jalur Musam. Penamaan Jalur Musam ini sebenarnya dilakukan oleh penulis makalah ini, untuk menyenadakan dengan penulisan Jalur Sutra (dan nantinya juga jalur lainnya yang akan dibahas di sini).

Sejak 2014, Pemerintah India telah meluncurkan suatu kegiatan besar-besaran yang disebut Musam Project. Lengkapnya diberi nama “Musam/Mawsim: Maritime Routes and Cultural Landscape”, proyek yang mencoba mengangkat jalur pelayaran bersejarah di *Indian Ocean* (Lautan Hindia) tersebut diluncurkan di Doha, Qatar, pada Juni 2014. Musam atau dalam Bahasa Arab disebut *mawsim* merujuk kepada musim di mana kapal-



Peta 3. Jalur Musam atau Musam Project  
(Sumber: [indiadefensenews.in](http://indiadefensenews.in))

kapal dapat berlayar dengan tenang. Padanannya adalah *monsoon* dalam Bahasa Inggris. Ini adalah saat arah angin di Lautan Hindia berhembus dengan pola tetap, yaitu Barat Daya (*southwest*) antara bulan Mei dan September, serta Timur Laut (*northeast*) antara bulan September sampai Maret. Sebagaimana dijelaskan oleh Pemerintah India, para nelayan, pelaut, dan pedagang telah mengarungi Lautan Hindia sejak abad ketiga Sebelum Masehi. Lautan yang menjadi jalur perkembangan kebudayaan dunia pada masa-masa awal dari Afrika ke Asia Timur.

## 2.3 Jalur Rempah

Bila di Tiongkok dikenal dengan Jalur Sutra dan di India dengan Jalur Musam, maka jalur pelayaran bersejarah dari Indonesia yang digadang-gadang tak kalah hebatnya dengan kedua jalur pelayaran bersejarah tadi adalah Jalur Rempah atau dalam Bahasa Inggris disebut

*Spice Route*. Jalur Rempah ini telah digunakan berabad-abad silam. Jalur perdagangan ini melalui Asia Selatan hingga Timur Tengah dan Eropa, dilakukan oleh pedagang Arab dan Tiongkok. Jalur ini menjadi penting karena mengacu pada perdagangan antara peradaban-peradaban bersejarah di Asia, Afrika Timur dan Eropa. Rempah-rempah seperti kayu manis, kayu manis Tiongkok, kapulaga, jahe, dan kunyit secara luas dikenal, dan sangat dicari dalam perdagangan di Dunia Timur zaman dahulu. Rempah-rempah tersebut dibawa dari Asia, dan khususnya Indonesia, ke Timur Tengah sebelum awal era Kristen.



Gambar 1. Jalur Rempah  
(Sumber: goodnewsfromindonesia.id)

Ketika bangsa-bangsa Eropa mulai mengembangkan kemampuan pelayaran mereka, para pedagang dan petualang Eropa bergerak mencari sendiri rempah-rempah ke Asia, tidak lagi melalui perantara pedagang Timur Tengah. Inilah yang menyebabkan Jalur Rempah mulai dikenal luas. Walaupun Jalur Rempah telah lama ada, namun penggunaan nama Jalur Rempah setidaknya baru dimulai pada akhir 1980-an dan awal 1990-an, dengan Prof. Dr. AB Lopian merupakan salah satu yang menggunakan istilah tersebut.

### 3. Melihat Kepopuleran Jalur

Saat ini, Jalur Sutra, Jalur Musim, dan Jalur Rempah, tengah dikembangkan oleh pemerintah negara masing-masing. Republik Rakyat Tiongkok dengan Jalur Sutra-nya, India dengan Jalur Musim, dan Indonesia dengan Jalur Rempah-nya. Tampaknya ketiga negara itu sadar bahwa masing-masing jalur itu mempunyai kelebihan dan keberadaannya memainkan peranan yang cukup penting di negara masing-masing.

Pertama, sebagai bagian dari sejarah panjang masing-masing negara. Ketiga jalur itu membuktikan betapa panjangnya sejarah bangsa dan negara masing-masing, yang tentunya berperan penting untuk menumbuhkan kebanggaan berbangsa dan bernegara. Kedua, tiga jalur itu juga dapat berperan mendatangkan devisa bagi negara masing-masing, dengan “dijual” kepada masyarakat internasional. Baik melalui bidang pariwisata, ekonomi, maupun lainnya. Tentu saja hal itu bisa dicapai kalau masing-masing jalur sudah cukup populer atau dikenal luas.

Untuk itu, makalah ini mencoba melihat seberapa populer masing-masing jalur tersebut. Banyak cara survei yang dapat dilakukan, namun yang paling mudah adalah dengan menggunakan mesin pencari di internet, seperti Google. Hasil pencarian di Google pada 7 Juli 2017 dengan menggunakan Kata kunci dalam Bahasa Inggris, menghasilkan sebagai berikut:

- Silk Road – 45.500.000 hasil (0.85 detik)
- Silk Route – 14.500.000 hasil (0.75 detik)
- Musam Project – 364.000 hasil (0.57 detik)
- Musam Maritime Routes – 19.600 hasil (0.86 detik)
- Spice Road – 44.400.000 hasil (0.74 detik)
- Spice Route – 7.920.000 hasil (0.59 detik).

Lalu ketika dicoba melakukan pencarian dengan Bahasa Indonesia, hasil yang diperoleh adalah:

- Jalur Sutra – 276.000 hasil (0.36 detik)
- Jalur Sutra – 433.000 hasil (0.49 detik)
- Proyek Musam – 784 hasil (0.62 detik)
- Jalur Musam – 2.800 hasil (0.85 detik)
- Jalur Monsoon – 32.700 hasil (0.43 detik)
- Jalur Rempah – 407.000 hasil (0.47 detik)
- Jalur Rempah Nusantara – 194.000 hasil (0.57 detik).

Hasil itu secara lugas menunjukkan bahwa Jalur Sutra merupakan yang paling populer, sedangkan Jalur Musam adalah yang kurang populer. Bisa jadi karena Jalur Musam atau Proyek Musam ini adalah proyek yang dirintis baru beberapa tahun berselang, sehingga gaungnya masih kalah dibandingkan yang lain. Sementara Jalur Rempah, walaupun masih agak tertinggal dibandingkan dengan Jalur Sutra, ternyata cukup dikenal luas pula. Biar bagaimana pun, sampai saat ini rempah-rempah masih merupakan bahan penting dalam dunia kuliner maupun pengobatan di banyak negara. Ini menjadikan rempah dan tentunya Jalur Rempah tetap diingat.

#### 4. Upaya Promosi

Seperti telah disebutkan sebelumnya, keberadaan ketiga jalur ini dianggap cukup penting oleh masing-masing negara, Tiongkok, India, dan Indonesia, sebagai bagian dari sejarah panjang dan upaya menarik devisa melalui pariwisata, ekonomi, dan lainnya. Untuk itu tentu saja diperlukan upaya untuk mempromosikannya.

Sekali lagi, menggunakan mesin pencari internet, penulis mencoba melihat seberapa besar promosi yang telah dilakukan untuk masing-masing jalur tersebut. Pada pencarian yang dilakukan 7 Juli 2017, diperoleh hasil sebagai berikut:

- Promoting the Silk Road – 1.090.000 hasil (0.48 detik)
- Promoting the Mausam Project – 99.200 hasil (0.49 detik)
- Promoting the Spice Route – 538.000 hasil (0.49 detik).

Di sini terlihat bahwa promosi Jalur Sutra (*Silk Road*) sangat banyak, dua kali lipat dibandingkan dengan promosi Jalur Rempah. Apalagi dibandingkan dengan Jalur Mausam atau Proyek Mausam, yang belum seberapa banyak. Memang ini adalah hasil pencarian melalui internet, artinya hanya dipublikasikan dan dipromosikan melalui internet – atau dokumentasinya dimasukkan ke dalam situs internet – yang dapat diketahui. Walau demikian, hampir bisa dipastikan bahwa di luar yang tercatat di internet, hasilnya juga tak jauh berbeda. Tiongkok misalnya, langsung Presiden Xi Jinping yang memimpin promosi Jalur Sutra. Dana yang dikucurkan untuk pembangunan infrastruktur dan lainnya juga tak tanggung-tanggung (Xinhua, 20 April 2017). Sedangkan Indonesia – sejauh yang penulis amati – baru sebatas pada pertemuan ilmiah, pameran, dan sedikit promosi wisata. Hal sama juga dilakukan oleh India, yang bahkan bisa dibilang baru sebatas pengenalan awal saja.

#### 5. Keterkaitan dengan Arkeologi

Dalam kegiatan upaya “menjual” jalur pelayaran bersejarah melalui promosi yang dilakukan, terutama promosi wisata – dengan tidak mengenyampingkan promosi sektor lainnya – sedikit banyak terkait dengan “dunia” arkeologi. Sebagai studi yang mempelajari sejarah manusia melalui tinggalan-tinggalannya, keberadaan ketiga jalur tadi tak bisa dilepaskan dari usaha-usaha dalam bidang arkeologi untuk menemukannya kembali.



Gambar 2. Salah satu berita yang mempromosikan Jalur Sutra. (Sumber: xinhua.net)



Benar bahwa Jalur Sutra dan Jalur Rempah – juga Jalur Musam – telah lama ada. Tetapi menjadi lebih dikenal dan tercatat sampai saat ini sedikit banyak karena peran arkeologi, melalui penelitian-penelitian yang dilakukan para arkeolog. Untuk itu, penulis berpendapat bahwa kehadiran arkeologi melalui para arkeolog, tetap diperlukan dalam pengembangan dan promosi ketiga jalur tersebut.

Sejak pertama studi arkeologi secara modern diperkenalkan, keterkaitan dengan dunia pariwisata telah ada. Arkeologi mendorong berkembangnya pariwisata, dengan menarik perhatian wisatawan untuk mengunjungi tinggalan-tinggalan arkeologi yang ada, Keberadaan arkeologi melalui penelitian-penelitian para arkeolog yang kemudian dipaparkan secara tertulis kepada umum, membuka minat banyak wisatawan untuk mengunjungi tinggalan arkeologi yang ada. Wisatawan-wisatawan itu bukan hanya dari penduduk setempat, tetapi juga dari luar daerah dan bahkan dari luar negeri, Kehadiran para wisatawan itu membuka peluang usaha di sekitar tinggalan arkeologi itu. Baik usaha penyewaan akomodasi, kuliner, penjualan cenderamata, maupun lainnya. Hal ini dapat berdampak pada peningkatan ekonomi di wilayah tersebut.

Hal serupa juga terjadi pada kawasan-kawasan yang dilewati Jalur Sutra, Jalur Musam, maupun Jalur Rempah. Meski pun mungkin tidak diakui secara resmi oleh ketiga negara “pemegang” jalur tersebut, tetapi upaya mempromosikan ketiga jalur tadi sedikit banyak dengan harapan terjadinya peningkatan ekonomi. Pada gilirannya peningkatan ekonomi ini diharapkan dapat menjadikan negara lebih sejahtera, yang akan mampu dinikmati sebanyak mungkin masyarakatnya.

Justru setelah terjadi peningkatan ekonomi inilah – atau bahkan ketika pemerintah negara-negara bersangkutan berusaha meningkatkan ekonominya – peran arkeologi sangat dibutuhkan. Sangat besar keterkaitan arkeologi dalam membantu penyalarsan upaya peningkatan ekonomi tersebut.

Sudah sering terjadi, peningkatan ekonomi melalui pariwisata justru mengakibatkan efek samping yang negatif. Sebagai bagian pengembangan pariwisata, maka dilakukan pembangunan sarana-sarana pendukung, seperti tempat penyewaan akomodasi (hotel dan penginapan lainnya) sampai tempat kuliner dan wahana atraksi pendukung lainnya.

Sayangnya, dalam pembangunan sarana-sarana tersebut terkadang justru mengakibatkan persoalan pada tinggalan-tinggalan arkeologi yang ada. Pembangunan besar-besaran mungkin tidak mengganggu atau menggeser tinggalan arkeologi yang ada, tetapi dapat merusak struktur tinggalan itu. Apalagi kalau sampai merusak – baik sengaja maupun tidak – tinggalan arkeologi yang ada. Misalnya, saat melakukan penggalian untuk menyiapkan struktur fondasi bangunan, tanpa sengaja merusak tinggalan arkeologi di bawah permukaan tanah. Begitu pun di jalur yang berada di perairan, sungai, laut, atau danau. Lintasan kapal maupun sarana transportasi perairan, mungkin saja dapat merusak



tinggalan-tinggalan arkeologi yang berada di bawah permukaan air. Baik terkena langsung oleh badan kapal, maupun akibat pembuangan residu bahan bakar dan sebagainya.

Di sinilah peran arkeolog melalui para arkeolog untuk dapat bertindak tepat, mencegah seminimal mungkin terjadinya perusakan dan kerusakan pada tinggalan-tinggalan arkeologi yang ada. Dalam hal ini, para arkeolog harus membangun hubungan baik dengan semua pemangku kepentingan pengembangan jalur-jalur pelayaran bersejarah itu, baik pemerintah maupun swasta. Melalui upaya-upaya ini, diharapkan jalur-jalur pelayaran bersejarah yang ada tetap dapat terus dikembangkan, tanpa mengurangi keberadaan tinggalan-tinggalan arkeologi yang ada di sekitarnya.

## 6. Penutup

Jalur-jalur pelayaran bersejarah yang pada awalnya diteliti hanya sebagai dokumentasi dan data sejarah, kini telah berkembang menjadi bagian untuk menguatkan jati diri bangsa dan negara serta pengembangan daya tarik wisata. Untuk itu, kita tentu sepakat bahwa upaya “menjual” jalur-jalur pelayaran bersejarah tetap dan harus terus dilakukan.

Kehadiran arkeologi melalui para arkeolog yang awalnya hanya untuk meneliti dan melakukan dokumentasi data sejarah, kini juga berkembang. Para arkeolog harus menjadi salah pihak yang menjaga keberadaan jalur-jalur itu agar tetap lestari, termasuk keberadaan tinggalan-tinggalan arkeologi di dalamnya.

Ini menunjukkan peran arkeologi melalui para arkeolog merupakan peran penting yang tak dapat ditinggalkan. Tanpa tinggalan-tinggalan arkeologi yang terawat baik dan dapat dijelaskan secara mudah kepada masyarakat umum, maka pengembangan pariwisata dan sektor lainnya pada jalur-jalur pelayaran bersejarah itu, hanya sia-sia belaka.

Saatnya, arkeologi melalui para arkeolog menunjukkan peran pentingnya. Sekarang.



Gambar 3. Rempah-rempah dalam rute-rute pelayaran bersejarah  
(Sumber: camstar.co.uk)

## Daftar Pustaka

- Bonacchi, C. & Burtenshaw, P. (2011) *Archaeology for Development. The Need for Holistic Planning Case Study from Jordan*. Paris, ICOMOS.
- Keay, J. (2006) *The Spice Route: A History*. Berkeley, University of California Press
- (t.t.). *Mausam/Mawsim: Maritime Routes and Cultural Landscapes. (Concept Note)*. New Delhi, Ministry of Culture Government of India.
- 2017. *Project Mausam* (Bahan Presentasi Direktorat Jenderal Kebudayaan 9 Februari 2017). Jakarta, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.

## Website

- Countries in the World by Population (2017). Tersedia di: <http://www.worldometers.info/world-population/population-by-country/>. [Diunduh 7 Mei 2017].
- Mark, J. J. 2014. Silk Road. [www.ancient.eu/Silk\\_Road](http://www.ancient.eu/Silk_Road), published 28 March 2014. [Diunduh 7 Juli 2017].
- Muna, S. (t.t) The Role of Archaeology in National Development. [https://www.academia.edu/8616410/The\\_role\\_of\\_archaeology\\_in\\_National\\_Development?auto=download](https://www.academia.edu/8616410/The_role_of_archaeology_in_National_Development?auto=download). [Diunduh 17 Juli 2017].
- The Largest Countries in the World. (n. d.). <http://www.worldatlas.com/articles/the-largest-countries-in-the-world-the-biggest-nations-as-determined-by-total-land-area.html>. [Diunduh 17 Juli 2017].
- Xinhua. "China Exclusive: Xi urges promoting 21st Century Maritime Silk Road", dalam Xinhua.Net edisi 20 April 2017: [http://www.xinhuanet.com/english/2017-04/20/c\\_136223415.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-04/20/c_136223415.htm) [Diunduh 7 Juli 2017].

## Catatan:

Keppres No.12/2014, secara resmi mencabut keputusan mengenai penggunaan istilah Tiongkok menyebut China dan perantau Tionghoa, memulihkan istilah Tiongkok dan Tionghoa yang digunakan setelah Indonesia merdeka

**Berthold Sinaulan**  
IAAI Komisariat Jabodetabek  
[berthold.sinaulan@gmail.com](mailto:berthold.sinaulan@gmail.com)

# Dukun Kampong: Kajian Sosiologi Dalam Pengelolaan Sumber Daya Arkeologi Maritim di Belitung

Aryandini Novita

## **Abstract**

*In general the archaeological sites studied by Balai Arkeologi Sumatera Selatan in Belitung have been damaged. This destruction is because fishermen do not know about the value of archaeological resources. In daily life, Belitung people have belief in a man who has more supernatural power, who they call dukun kampong. In sociology perspective, dukun kampong can be said as a guardian of the continuity of local wisdom that regulates the social order of Belitung society. The position of the dukun kampong can be regarded to be social capital in the management of maritime archaeological resources. Through his role, dukun kampong can instill the social value of the maritime archaeological resources so that it becomes the norm system which then becomes the rules of society.*

**Keywords:** dukun kampong, local wisdom, community empowerment

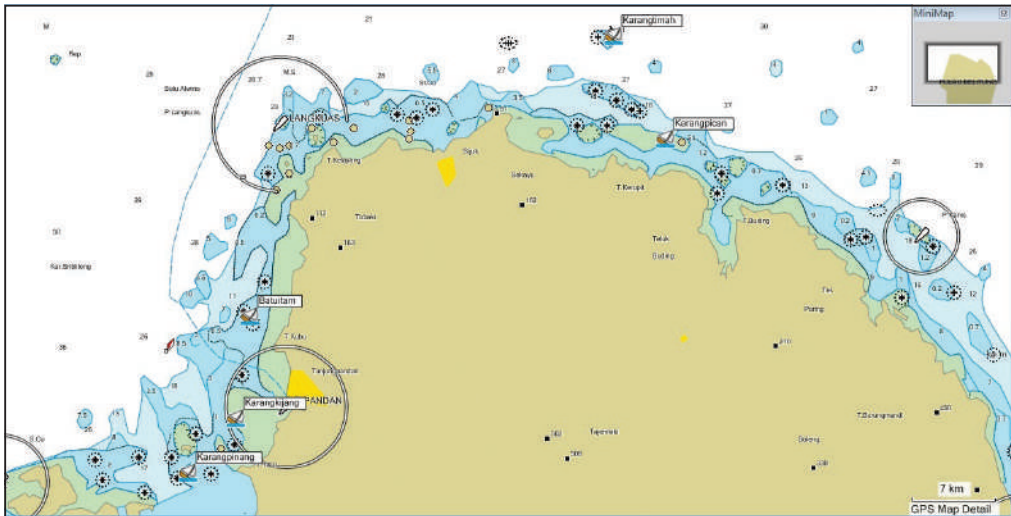
**Kata kunci:** dukun kampong, kearifan lokal, pemberdayaan masyarakat

## **1. Pendahuluan**

Pada dasarnya sumber daya arkeologi maritim seperti halnya sumber daya arkeologi lainnya memiliki sifat tidak terbarui karena itu kehilangan sumber daya tersebut berarti juga lenyapnya data penting untuk mengetahui gambaran kehidupan masyarakat masa lalu dalam hal ini masyarakat pendukung kebudayaan maritim. Selain itu sumber daya arkeologi maritim juga merupakan salah satu bukti adanya interaksi antara kerajaan-kerajaan di Nusantara dengan mancanegara.

Penelitian arkeologi maritim di Balai Arkeologi Sumatra Selatan merupakan bagian dari tema penelitian “Jejak Peradaban Maritim di Sumatra Bagian Selatan”. Penelitian arkeologi maritim di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung secara intensif telah dilakukan oleh Balai Arkeologi Sumatra Selatan sejak tahun 2010. Lokasi penelitian difokuskan di Pulau Belitung. Pada tahun 2013 dimulai penelitian arkeologi maritim di Pulau Belitung yang dilakukan dengan mengintegrasikan temuan-temuan arkeologi dari bawah air dengan temuan arkeologi di daratan. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi situs dan

hubungannya dengan kedudukan Pulau Belitung dalam pertumbuhannya sebagai kota pada masa lalu. Penelitian yang berlangsung dari tahun 2013 hingga tahun 2016 menunjukkan bahwa Pulau Belitung tidak hanya merupakan kawasan perlintasan tetapi juga merupakan salah satu pelabuhan tujuan yang didorong oleh potensi sumber daya alamnya yaitu timah. Terkait dengan pertambangan timah, temuan arkeologi di perairan Belitung juga menunjukkan bahwa pelayaran merupakan salah satu bagian dari distribusi timah (Peta1).



Peta 1. Lokasi situs-situs kapal tenggelam di Perairan Barat Belitung yang telah diteliti Balai Arkeologi Sumatra Selatan

Secara umum kondisi situs-situs arkeologi yang diteliti oleh Balai Arkeologi Sumatra dapat dikatakan sudah rusak. Pengamatan terhadap kondisi lingkungan sekitar situs menunjukkan ada tiga penyebab rusaknya situs-situs tersebut yaitu diledakan oleh nelayan untuk mencari ikan, digunakan sebagai tempat untuk mengikat bubu, dan pengangkatan yang tidak sesuai dengan kaidah arkeologi.

Secara geografis situs-situs kapal tenggelam yang diteliti oleh Balai Arkeologi Sumatra Selatan berada di sekitar habitat karang tepi (*fringing reef*)<sup>1</sup>. Terumbu karang merupakan sumber kehidupan bagi beraneka ragam biota laut. Di dalam ekosistem terumbu karang hidup lebih dari 300 jenis karang dan sekitar 200 jenis ikan (Dahuri, 2003). Kenyataan ini menyebabkan banyak nelayan mencari ikan di sekitar situs dengan berbagai cara sehingga mengakibatkan kerusakan seperti yang terjadi di Situs Karangjajang dan Situs Karangpinang.

<sup>8</sup> Terumbu karang tepi (*fringing reef*) adalah terumbu karang yang berada dekat dan sejajar dengan garis pantai dan tumbuh subur dikarenakan kondisi perairan yang dangkal sehingga masih bisa mendapatkan sinar matahari dengan baik (Dahuri 2003: 35)

Situs Karangkijang terletak di 6,2 km ke arah barat daya dari Pelabuhan Perikanan Tanjungpandan, Kabupaten Belitung. Situs ini berupa gugusan terumbu karang di mana tinggalan-tinggalan arkeologi banyak ditemukan. Indikasi kerusakan yang disebabkan oleh ledakan terlihat pada terumbu karang yang sudah mati dan cekungan pada dasar laut (foto 1).



Foto 1. Kondisi Situs Karangkijang yang mengindikasikan situs ini pernah diledakkan (Sumber: dok. Balar Sumsel)

Situs Karangpinang berada di 6,7 km dari situs Karangkijang atau 12,8 km ke arah barat daya dari pelabuhan perikanan Tanjungpandan, Kabupaten Belitung. Situs ini berada di bagian tengah gugusan terumbu karang yang berupa ceruk berpasir yang melintang dari arah timur ke barat. Situs ini rusak dikarenakan karang-karang di sekitar situs dijadikan tempat untuk mengikat bubu. Pada saat penelitian dilakukan masih terdapat sisa bubu yang terikat di antara terumbu karang tetapi sudah tidak digunakan lagi (foto 2).

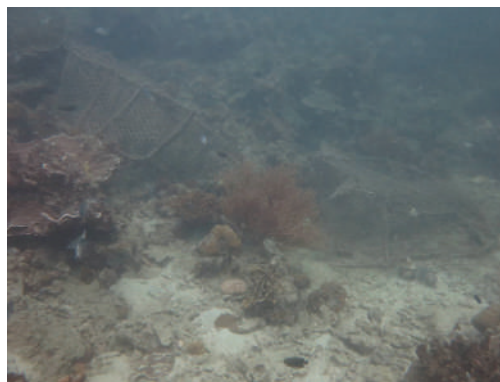


Foto 2. Sisa Bubu yang masih terikat di antara terumbu karang di Situs Karangpinang (Sumber: dok. Balar Sumsel)

Sudah menjadi rahasia umum bahwa tinggalan arkeologi yang berasal dari kapal tenggelam memiliki nilai ekonomis yang sangat tinggi, karena itu sumber daya tersebut selalu diburu. Dewasa ini tinggalan arkeologi yang berasal dari kapal tenggelam telah menjadi berbagai macam simbol seperti kekayaan, kebesaran, martabat bahkan prestis seseorang sehingga menjadi komoditi dagang yang tinggi nilainya. Selain menjadi barang koleksi, tinggalan arkeologi tersebut juga dapat dijual lagi untuk dijadikan bahan olahan.

Tingginya minat terhadap tinggalan arkeologi yang berasal dari kapal tenggelam menyebabkan para “pemburu harta karun” berusaha untuk mengangkat sumber daya tersebut baik sesuai maupun melanggar kaidah arkeologi. Situs Batu Itam adalah salah satu contoh pengangkatan tinggalan arkeologi yang tidak mengikuti kaidah arkeologi. Situs yang terletak di 12,8 km ke arah barat laut dari pelabuhan perikanan Tanjungpandan, Kabupaten Belitung dikenal sebagai *Belitung Wreck* atau *Tang Cargo* dan pernah dilakukan pengangkatan oleh *Seabed Exploration* pada tahun 1998. Pada penelitian Balai Arkeologi Sumatra Selatan tahun 2013 terlihat sisa-sisa alat dari pengangkatan dibiarkan begitu saja. Struktur kapal



sengaja dirusak untuk mendapatkan barang-barang berharga di dalamnya, papan pelindung palka dibongkar paksa dengan cara mematahkannya, selain itu situs juga telah bercampur dengan barang-barang baru seperti botol-botol minuman dan benda-benda dari situs lainnya (foto 3).

Perusakan situs kapal tenggelam untuk diambil temuan arkeologinya juga terjadi di Situs Karangtimah<sup>2</sup>. Situs yang terletak di 20,9 km ke arah barat laut dari Pelabuhan Sungai Selindang, Kabupaten Belitung Timur ditemukan pada tahun 1990-an. Kapal yang tenggelam di situs ini berupa kapal besi yang mengangkut balok-balok timah dan dikenal masyarakat memiliki potensi ikan yang melimpah. Penamaan Karangtimah didasarkan pada adanya temuan kapal tersebut. Pada saat ditemukan nelayan-nelayan setempat banyak mengambil balok-balok timah untuk dijual kembali (foto 4).

Pada dasarnya masyarakat setempat merupakan pemilik dari sumber daya arkeologi yang berada di mana mereka tinggal karena itu sudah seharusnya masyarakat diberdayakan sehingga muncul hubungan timbal balik yang menguntungkan antara situs arkeologi dengan masyarakat. Jika masyarakat merasakan manfaat yang berkesinambungan dari keberadaan situs arkeologi maka akan muncul rasa memiliki sehingga timbul kesadaran untuk melindungi dan menjaga situs tersebut.

Perusakan situs di perairan Belitung pada dasarnya dikarenakan ketidaktahuan nelayan setempat mengenai nilai penting dari sumber daya arkeologi. Sebagai sumber mata pencaharian maka tidak mengherankan jika para nelayan mendatangi lokasi yang banyak ikannya meskipun di lokasi tersebut juga menyimpan potensi sumber daya arkeologi.



Foto 3. Kondisi Situs Batuitam yang rusak akibat pengangkatan tidak sesuai kaidah arkeologi (Sumber: dok. Balar Sumsel)



Foto 4. Kondisi Situs Karangtimah yang rusak akibat pengangkatan tidak sesuai kaidah arkeologi (Sumber: dok. Balar Sumsel)

<sup>2</sup> Penamaan situs ini digunakan oleh BPCB Jambi sesuai dengan penamaan yang digunakan oleh nelayan-nelayan dari Desa Sungaipadang. Dalam Laporan Penelitian yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Sumatra Selatan situs ini disebut dengan nama Karang Kapal 2. Untuk selanjutnya penamaan situs ini mengikuti penamaan yang sudah digunakan sebelumnya, yaitu Situs Karangtimah.



Berdasarkan hal tersebut maka diperlukan langkah bijak untuk mengantisipasi persoalan ini tanpa harus merugikan masyarakat yang sudah terlanjur menjadikan situs kapal tenggelam menjadi wilayah tangkapan mereka.

Secara umum masyarakat Belitung memiliki kepercayaan terhadap orang-orang yang dianggap memiliki kekuatan lebih di bidang supranatural, yang mereka sebut dukun kampung. Peran dukun kampung dalam masyarakat Belitung sangat erat dalam kehidupan sehari-hari mereka. Salah satu tugas dari seorang dukun kampung selaku pemangku adat adalah melakukan kontrol sosial sehingga mampu melahirkan kepatuhan pada masyarakat Belitung. Secara geografis terdapat dua jenis dukun kampung, yaitu 'dukun darat' dan 'dukun laut'.

Selama ini yang menjadi sasaran pada kegiatan sosialisasi mengenai sumber daya arkeologi yang dilakukan baik oleh instansi arkeologi maupun pemerintah daerah di Belitung adalah guru, masyarakat umum dan instansi-instansi yang berkaitan dengan cagar budaya. Keikutsertaan dukun kampung dalam kegiatan tersebut masih belum ada, karena itu dalam tulisan ini akan dibahas mengenai perlunya pelibatan dukun kampung dalam pengelolaan sumber daya arkeologi maritim di wilayah Belitung.

## 2. Pembahasan

### 2.1. Peran Dukun Kampung dalam Kehidupan Masyarakat Belitung

Dalam struktur masyarakat Belitung dukun kampung dianggap sebagai pemimpin informal di tiap-tiap desa. Seorang dukun kampung dipercaya mempunyai kemampuan untuk mengobati orang yang menderita sakit baik secara medis maupun non medis. Selain itu mereka juga memiliki kemampuan untuk menjadi mediator dunia natural dan supranatural karena itu bagi masyarakat Belitung seorang dukun kampung mempunyai peran sebagai penjaga wilayah kampung dari berbagai macam gangguan baik gangguan makhluk kasat mata maupun makhluk gaib.

Dalam kehidupan sehari-hari peranan dukun kampung melebihi peran seorang kepala desa. Setiap kegiatan yang akan dilakukan oleh masyarakat selalu mengikuti tata cara yang telah ditetapkan oleh dukun kampung (foto 5 dan 6). Pelanggaran terhadap larangan tersebut mengakibatkan risiko yang harus ditanggung oleh pelanggar.

Seorang dukun kampung memiliki wilayah tersendiri yang tidak didasarkan



Foto 5. Ritual yang dilakukan oleh dukun kampung sebelum kegiatan penelitian dilaksanakan (Sumber: dok Balar Sumsel)

pada wilayah administrasi sehingga bisa saja seorang dukun kampung memiliki wilayah yang terdiri dari dua atau tiga desa. Sebagai pemimpin informal, posisi dukun kampung berada di luar struktur pemerintahan daerah. Namun, pemerintah daerah tetap mengakui keberadaannya seperti yang tercantum dalam Peraturan Daerah Kabupaten Belitung No 8 Tahun 2010 tentang Kelembagaan Adat Melayu. Dalam peraturan ini disebutkan bahwa dukun



Foto 6. Ritual yang dilakukan oleh dukun kampung sebelum kegiatan penelitian dilaksanakan (Sumber: dok Balar Sumsel)

kampung memiliki peran sebagai pembina adat (Sulaiman 2016, 560).

Secara umum terdapat dua aliran dukun kampung, yaitu aliran malaikat dan aliran *staraguru*. Dukun kampung yang beraliran malaikat ketika melaksanakan ritual menggunakan ayat-ayat Al Quran dan menggunakan ‘tepung tawar’ sebagai media untuk berkomunikasi dengan roh-roh halus; sedangkan dukun kampung yang beraliran *staraguru* ketika melaksanakan ritualnya menggunakan mantra dan menggunakan daun ‘kesalan’ sebagai media komunikasinya (Siburian 2016, 92).

Dalam penelitian tentang konservasi hutan bakau di Pulau Belitung, Siburian (2016) menyatakan bahwa kelestarian hutan bakau di wilayah penelitiannya relatif terjaga karena tidak lepas dari peranan dukun kampung. Seperti yang telah diuraikan sebelumnya sebagai panutan bagi masyarakat, dukun kampung berperan dalam penggunaan lahan karena di wilayah-wilayah tertentu baik di darat maupun di laut terdapat daerah terlarang yang dianggap dihuni oleh makhluk. Informasi yang didapat pada saat penelitian Balai Arkeologi Sumatra Selatan diketahui bahwa wilayah perairan yang dianggap sebagai daerah terlarang tersebut sebenarnya merupakan tempat ikan bertelur.

## 2.2 Pemberdayaan Masyarakat Berdasarkan Kearifan Lokal

Dalam pengelolaan sumber daya arkeologi Prasodjo (2000) mengusulkan pemberdayaan masyarakat sebagai salah satu pendekatannya. Pemberdayaan masyarakat dapat diwujudkan dalam tiga aspek, yaitu (1) pemberdayaan sosial-budaya; (2) pemberdayaan politik, dan (3) pemberdayaan ekonomi. Pemberdayaan sosial-budaya masyarakat dicapai dengan memberdayakan kemampuan masyarakat untuk mengenali jati dirinya melalui temuan dan interpretasi data arkeologi yang dikerjakan oleh para arkeolog. Pemberdayaan politik menekankan perhatiannya pada usaha untuk memampukan masyarakat dalam peningkatan partisipasi masyarakat dalam pengambilan kebijakan politik yang berkaitan dengan kepentingan kelangsungan hidup komunitas yang bersangkutan.

Pemberdayaan dalam bidang ekonomis merupakan pemberdayaan yang secara langsung paling cepat dirasakan hasilnya oleh masyarakat.

Dalam tulisan ini konsep pemberdayaan yang dipakai mengacu pada konsep yang digunakan oleh Sumodiningrat (2002) yaitu sebuah upaya memberikan otonomi, wewenang, dan kepercayaan kepada setiap individu dalam suatu organisasi, serta mendorong mereka untuk aktif agar dapat menyelesaikan tugasnya sebaik mungkin. Pemberdayaan masyarakat dapat dilihat dari tiga sisi, yaitu menciptakan suasana atau iklim yang memungkinkan potensi masyarakat berkembang; memperkuat potensi atau daya yang dimiliki masyarakat; dan melindungi masyarakat tetapi bukan membuat mereka menjadi makin tergantung pada berbagai program pemberian karena tujuannya untuk memandirikan masyarakat, memampukan, dan membangun kemampuan untuk memajukan diri ke arah kehidupan yang lebih baik secara berkesinambungan.

Hal yang harus diperhatikan dalam pemberdayaan masyarakat adalah aksesibilitas informasi, keterlibatan atau partisipasi masyarakat. Keterlibatan masyarakat dalam setiap kegiatan pengelolaan sumber daya arkeologi ditujukan agar masyarakat memperoleh manfaat sebesar-besarnya dari sumber daya tersebut.

Pemberdayaan merupakan upaya memperkuat posisi tawar masyarakat terhadap kekuatan-kekuatan penekan di segala bidang dan sektor kehidupan. Menurut Unayah (2016) pemberdayaan berupaya memposisikan masyarakat bukan sebagai objek penerima manfaat yang tergantung pada pemberian dari pihak luar melainkan dalam posisi sebagai subjek atau agen atau partisipan yang bertindak.

Pemberdayaan dapat dilakukan melalui penyadaran perilaku sehingga penerima manfaat merasa membutuhkan peningkatan kapasitas diri. Tumbuhnya kesadaran tersebut akan memudahkan pihak pemberi manfaat untuk mentransfer pengetahuannya. Pada dasarnya pemberdayaan bukan hanya meliputi penguatan individu anggota masyarakat, tetapi juga pranata-pranatanya. Pranata adalah aturan-aturan yang berlaku dalam organisasi atau lembaga dan berperan sebagai pengatur hubungan antar peran yang menempel pada status sosial yang ada. Dalam kehidupan sehari-hari pranata diwujudkan dalam bentuk seperangkat aturan, pengetahuan, dan juga keterampilan serta tata nilai dan etika yang mengandung kearifan lokal dan dianut oleh masyarakat sebagai pandangan hidup dan keyakinan. Tata nilai dan etika tersebut mengatur tatanan sosial komunitas yang terus hidup dan berkembang dari generasi ke generasi. Dengan demikian pemberdayaan masyarakat berbasis kearifan lokal merupakan upaya penguatan masyarakat dengan meletakkan nilai-nilai setempat karena pada dasarnya setiap masyarakat mempunyai karakteristik sendiri yang belum tentu dimiliki oleh masyarakat lainnya.

Menurut Ife (2002) kearifan lokal mencakup berbagai mekanisme dan cara untuk bersikap, berperilaku dan bertindak yang dituangkan dalam tatanan sosial. Secara umum

kearifan lokal dapat diartikan sebagai nilai-nilai luhur yang berlaku dalam tata kehidupan masyarakat di suatu wilayah tertentu. Kearifan lokal dapat berupa nilai, keyakinan, kebiasaan, pengetahuan dan keterampilan dalam hal pengelolaan pemanfaatan sumber daya yang terdapat di wilayah tersebut sehingga berfungsi sebagai pedoman dalam berinteraksi sesama anggota masyarakat di wilayah tersebut maupun dengan lingkungan alam dan sosialnya.

Pada uraian-uraian sebelumnya diketahui bahwa peranan dukun kampung sangat penting bagi kehidupan bermasyarakat di Belitung dan karena ketokohnya mampu mengorganisir kehidupan sosial kemasyarakatan di Belitung. Dalam perspektif sosiologi, dukun kampung dapat dikatakan sebagai penjaga keberlangsungan kearifan lokal yang mengatur tatanan sosial masyarakat Belitung.

Penelitian yang dilakukan oleh Sulaiman (2016, 557) menunjukkan bahwa fungsi dukun kampung dalam penyelenggaraan pemerintah sebenarnya lebih kepada bagaimana mengatur, mengamankan dan menyukseskan suatu kegiatan atau program. Keberadaan dukun kampung pada setiap kegiatan menjadi penanda bahwa mereka mendukung kegiatan atau program yang diselenggarakan oleh pemerintah, dengan demikian masyarakat juga akan mendukung kegiatan dan program tersebut.

Sejalan dengan pendapat Rombelayuk (2000), masyarakat Belitung dapat dikatakan merupakan komunitas masyarakat adat yang memiliki keyakinan bahwa alam memiliki kekuatan supranatural. Jika ada anggota masyarakat yang berbuat sewenang-wenang terhadap alam atau berperilaku yang tidak sesuai dengan peraturan yang ditentukan oleh sistem nilai yang mereka anut maka dapat membuat marah penjaga alam sehingga sanksi sosial akan dijatuhkan kepada anggota masyarakat yang melanggarnya sesuai dengan persyaratan tertentu untuk memohon ampun kepada kekuatan supranatural tersebut. Masyarakat Belitung seperti umumnya komunitas masyarakat adat memiliki pandangan kosmologis bahwa segala sesuatu yang dilakukan haruslah dalam kerangka menjaga keutuhan alam sehingga keseimbangan alam tidak terganggu (Purba 2002).

Dalam masyarakat Belitung, dukun kampung merupakan tokoh yang sangat dihormati. Kedudukan dukun kampung tersebut dapat dikatakan merupakan kekuatan sosial dalam pengelolaan sumber daya arkeologi maritim. Kekuatan sosial ini terlihat dari hubungan antara dukun kampung, masyarakat dan pemerintah yang didasari oleh kepercayaan.

Dalam perspektif sosiologi, kepercayaan merupakan salah satu modal sosial dalam pemberdayaan masyarakat. Menurut Putnam, modal sosial adalah suatu karakteristik yang ada dalam organisasi sosial seperti kepercayaan, norma dan jejaring yang dapat memperbaiki efisiensi masyarakat dengan cara memfasilitasi aksi-aksi yang terkoordinasikan. Putnam juga menjelaskan bahwa suatu komunitas akan menjadi besar dan kuat jika komunitas tersebut

dapat membangun tiga hal, yaitu kepercayaan, norma yang berlaku dan ditaati bersama dan jejaring yang kuat (Tanzil 2017, 15).

Menurut Putman adanya jejaring sosial memungkinkan adanya koordinasi dan komunikasi yang dapat menumbuhkan rasa saling percaya di antara sesama anggota komunitas. Rasa saling percaya tersebut kemudian dipakai sebagai pegangan dalam melakukan interaksi sosial baik antar masyarakat maupun pemerintah sehingga memperkuat norma-norma yang berfungsi sebagai aturan bersama.

Berdasarkan hal tersebut maka modal sosial pemberdayaan masyarakat dalam upaya pengelolaan sumber daya arkeologi di Belitung dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel. 1. Modal sosial dan pemberdayaan masyarakat dalam pengelolaan sumber daya arkeologi

No	Modal Sosial	Keterangan
1	Jejaring Sosial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Masyarakat sebagai penerima manfaat</li> <li>• Dukun kampung sebagai agen perubahan</li> <li>• Pemerintah sebagai pemberi manfaat</li> </ul>
2	Kepercayaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Masyarakat akan mengikuti apa yang telah ditetapkan oleh Dukun Kampung</li> <li>• Dukun kampung menjadi penanda bahwa mereka mendukung kegiatan atau program yang diselenggarakan oleh pemerintah</li> <li>• Pemerintah menetapkan dukun kampung sebagai pembina adat</li> </ul>
3	Norma	Nilai-nilai sosial dari sumber daya arkeologi maritim yang tertuang dalam kebijakan pemerintah yang ditanamkan oleh dukun kampung sehingga menjadi tata aturan bagi masyarakat Belitung.

Dalam pengelolaan sumber daya arkeologi maritim di Belitung, berdasarkan peranannya dukun kampung dapat dilibatkan dengan mengacu pada model pengelolaan lingkungan yang selama ini secara turun temurun telah dilakukan oleh masyarakat Belitung. Dukun kampung sebagai pemimpin informal merupakan orang yang mampu menjadi penggerak warganya karena mereka akan mengikuti apa yang diperintahkan oleh dukun kampung.

Seorang dukun kampung umumnya memiliki kewibawaan, kekuasaan dan wewenang berdasarkan adat istiadat dan kebiasaan yang berlaku dalam masyarakat Belitung sehingga segala tindakan yang dilakukannya mampu mendorong anggota komunitas tersebut untuk berubah. Berdasarkan hal tersebut maka seorang dukun kampung memiliki peran yang strategis yang dapat dikatakan akan mengalami sedikit hambatan dalam menyuarakan kebijakan-kebijakan pengelolaan sumber daya arkeologi maritim karena masyarakat akan patuh dan taat terhadapnya. Sebagai agen perubahan seorang dukun kampung merupakan aktor yang berperan mengkampanyekan pelestarian sumber daya arkeologi maritim.

Bentuk kegiatan pelibatan dukun kampung dalam pengelolaan sumber daya arkeologi maritim dapat dilakukan dengan mengadakan sosialisasi hasil penelitian arkeologi yang

menargetkan masyarakat umum termasuk dukun kampung sebagai sasarannya. Melalui sosialisasi tersebut diharapkan dukun kampung dapat lebih mengenal potensi sosial budaya wilayahnya. Selanjutnya dukun kampung akan berperan sebagai tokoh penggerak dalam penanaman makna dari sumber daya arkeologi maritim sehingga dapat dijadikan sebagai panutan bagi masyarakat. Sebagai agen perubahan seorang dukun kampung dapat mendeseminasikan kegiatan ritualnya dengan menggabungkan pengetahuannya tentang kebijakan-kebijakan yang terkait dengan pengelolaan sumber daya arkeologi maritim kepada masyarakat, selain itu dukun kampung juga dapat menyuarakan kepentingan masyarakat jika ada kebijakan-kebijakan yang justru tidak menguntungkan masyarakat setempat sehingga dapat dicari solusi yang tepat.

### **3. Penutup**

Pada dasarnya dalam setiap komunitas masyarakat memiliki kearifan lokal yang merupakan sistem pengetahuan yang khas yang telah berkembang lama sebagai hasil dari proses hubungan timbal balik antara komunitas tersebut dengan lingkungannya. Saat ini paradigma pembangunan telah bergeser dari pendekatan “*top down*” beralih ke arah yang lebih mengedepankan peran aktif masyarakat. Salah satu pendekatan pembangunan yang mengedepankan peran aktif masyarakat adalah pemberdayaan masyarakat berbasis kearifan lokal.

Mengacu pada hal tersebut dalam upaya pengelolaan sumber daya arkeologi maritim di Belitung, pemerintah sebagai pemangku kebijakan dapat melibatkan dukun kampung sebagai agen perubahan bagi masyarakat yang dipimpinnya. Pelibatan dukun kampung ini didasari pada adanya kepercayaan masyarakat Belitung terhadap dukun kampung dalam kehidupan keseharian mereka. Keberadaan dukun kampung dalam pengelolaan sumber daya arkeologi maritim di Belitung merupakan hal yang penting karena seorang dukun kampung memiliki peran sebagai penjaga nilai-nilai yang berlaku dalam tata kehidupan yang merupakan pedoman bagi masyarakatnya.

Melalui perannya, seorang dukun kampung dapat menanamkan nilai-nilai sosial dari sumber daya arkeologi maritim sehingga menjadi sistem norma yang kemudian menjadi tata aturan bagi masyarakat. Dalam hal ini seorang dukun kampung merupakan tokoh yang menyuarakan kebijakan-kebijakan pengelolaan sumber daya arkeologi maritim kepada masyarakat. Di sisi lain dukun kampung juga dapat menyuarakan keinginan masyarakat sehingga pengelolaan sumber daya maritim di wilayah Belitung dapat bermanfaat sebesar-besarnya bagi masyarakat setempat.



## Daftar Pustaka

- Dahuri, Rokhmin (2003) *Keanekaragaman Hayati Laut Aset Pembangunan Berkelanjutan Indonesia*. Jakarta, PT Gramedia Pustaka Utama.
- Hakim, Lukman (2010) *Peran Dukun Kampong dalam Menanamkan Nilai Etik pada Masyarakat Melayu Belitong*. Skripsi Sarjana Jurusan Aqidah dan Filsafat Fakultas Ushuludin Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
- Ife, Jim (2002) *Community Development. Community Based Alternative in an Age of Globalization*. Frenchs Forest, N. S. W, Pearson Education.
- Novita, Aryandini (2014) Situs-Situs Bawah Air di Perairan Belitong Bagian Barat: Hubungannya Dengan Pertumbuhan Kota Tanjungpandan Pada Masa Lalu. *Siddhayatra* 19 (1):62-73.
- Prasodjo, Tjahjono (2003) Arkeologi dan Pemberdayaan Masyarakat Lokal. *Buletin Cagar Budaya* 3.
- Purba, Jonny (ed.) (2002) *Bunga Rampai Kearifan Lingkungan*. Jakarta, Kantor Kementerian Negara Lingkungan Hidup.
- Rombelayuk, Den Upa (2000) Masyarakat Adat dan Sumber Daya Alam: Sebuah Tinjauan Kosmosentris, makalah dalam Konferensi Nasional Pengelolaan Sumber Daya Alam. Jakarta, 23-25 Mei 2000. Tidak diterbitkan.
- Sibirian, Robert (ed.) (2016) *Konservasi Mangrove dan Kesejahteraan Masyarakat*. Jakarta, Buku Obor.
- Sulaiman, Aimie (2016) Dukun Kampong Kajian Kapital Sosial dalam Penyelenggaraan Pemerintah Daerah di Belitong. *Proceeding Seminar Nasional II Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas Penguatan Ilmu Sosial dan Humaniora Untuk Perbaikan Karakter Bangsa Indonesia, Padang 28-29 September 2016*. hlm. 556-566.
- Sumodiningrat, Gunawan. (1999) *Pemberdayaan Masyarakat dan Jaring Pengaman Sosial*. Jakarta, Gramedia.
- Unayah, Nunung dan Muslim Sabarisman (2016) Identifikasi Kearifan Lokal dalam Pemberdayaan Komunitas Adat Terpencil. *Sosio Informa* 2 (1).
- Tanzil (2017) Strategi Pemberdayaan Komunitas Nelayan Melalui Penguatan Modal Sosial Disertasi Program Studi Ilmu Pertanian Program Pascasarjana Universitas Haluoleo.
- Widayanti, Sri (2012) Pemberdayaan Masyarakat: Pendekatan Teoritis. dalam *Welfare, Jurnal Ilmu Kesejahteraan Sosial* 1(1):87-102.

**Aryandini Novita**  
aryandininovita@yahoo.com

# Arkeologi Bawah Air: Antara Duit atau Data?<sup>1</sup>

Andre Donas

*“Kecintaan akan uang merupakan sumber dari semua kejahatan.  
Demikian pula halnya dengan ketiadaan akan uang!”  
Samuel Butler (1835 – 1902), Sastrawan Inggris*

## **Abstract**

*This paper intends to address the issue of ethics in scientific fields, especially archaeology, when dealing with various shifts that occurs throughout time in society. The shift that had come about to this nation, and making it a modern democratic state, has brought about changes in the relations between state and its people. Through studies that apply critical archaeological approach, a new perspective in examining the issue of scientific ethics can come to light. This point will become the start of the discussion on the management of underwater archaeological objects or what is more commonly known as BMKT (barang muatan kapan tenggelam: cargoes from sunken shipwrecks), which is the main subject of this paper. This discussion will be done with a new and broader insight as well as promising a distinct solution. BMKT is no longer only seen as merely an archaeological object; it can also be seen as a source of income. Thus, this brought about the unavoidable involvement of private sectors and non-governmental institutions. The Indonesian National Law on Cultural Heritage (UU RI Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya) has mandate greater public engagement to participate in the management of cultural heritage. Finding balance and implementing a state of mutual understanding between various parties involved has now become a must. The people of this nation can no longer be considered just an audience. Their sense of belonging and ownership to their cultural heritage should be awakened, as it also affects the state of their economy, because only those who have a sense of ownership can feel the fear of losing.*

**Keywords:** *Archaeology, underwater Archaeology, shipwrecks, management of underwater archaeological objects, cultural heritage*

**Kata kunci:** *Arkeologi, arkeologi bawah air, kapal tenggelam, pengelolaan barang-barang tinggalan arkeologi bawah air, warisan budaya.*

---

<sup>1</sup> Tulisan ini pernah diterbitkan sebagai pengantar katalog pameran Jejak-jejak Karam, 2012.

## 1. Pendahuluan

Pembicaraan paling hangat sekitar Benda Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) di dalam disiplin ilmu arkeologi dewasa ini telah menyentuh persoalan etika keilmuan<sup>2</sup>, yaitu: berpusat pada persoalan “*profit and loss*” sebuah tinggalan arkeologi, terutama situs bawah air. Sebuah keruwetan baru tentunya. Oleh karena selain harus menambahkan kalkulator dalam daftar barang bawaan mereka saat turun menuju situs kapal tenggelam di dasar laut, para arkeolog kini juga harus berurusan dengan “value” baru yang selama ini tidak pernah masuk dalam pertimbangan keilmuannya, yaitu: nilai ekonomis.

Nilai ekonomi tak pernah terlintas di benak para arkeolog yang bergerak dari hakekat data yang terbatas secara kuantitas dan kualitas. Mereka tidak bisa memilih dan memilah data dengan pertimbangan di luar kepentingan keilmuan. Tidak ada hierarki tingkat kepentingan data arkeologi dari segi bentuk, kelengkapan atau bahkan nilai ekonomisnya. Sebuah artefak sisa produksi (waste) tidak kalah penting dibanding ratusan lempeng emas yang diperoleh dari kapal karam misalnya. Potongan kecil keramik juga tidak kalah berharga dibanding arca lengkap, yang berada in situ di sebuah candi. Semua data sama nilainya dari sudut pandang keilmuan.

Lucunya, tiap kali kita membicarakan soal BMKT<sup>3</sup>, persoalan nilai ekonomis selalu mengemuka. Tentu saja kita bisa berdebat panjang soal alasan yang sering dipakai, yaitu soal manfaat situs bawah laut itu bagi kepentingan keilmuan, demi penulisan sejarah kebudayaan. Tapi benarkah cuma itu alasan yang kita punya? Tidak bisa dipungkiri, kekecewaan kita terhadap masalah-masalah seperti ini, contoh kasus kapal Geldermalsen<sup>4</sup> misalnya, tidak saja dikarenakan soal penanganan yang tidak mengikuti kaidah-kaidah arkeologi, tapi bisa jadi juga karena kita tidak kebagian se-sen pun uang hasil lelang muatan kapal tersebut. Apa peduli kita dengan uang yang dihasilkan dari pelelangan itu jika prosesnya mengikuti standar arkeologis yang “baik dan benar”? Benarkah kita tidak tergiur oleh nilai ekonomis barang muatan kapal tenggelam tersebut?

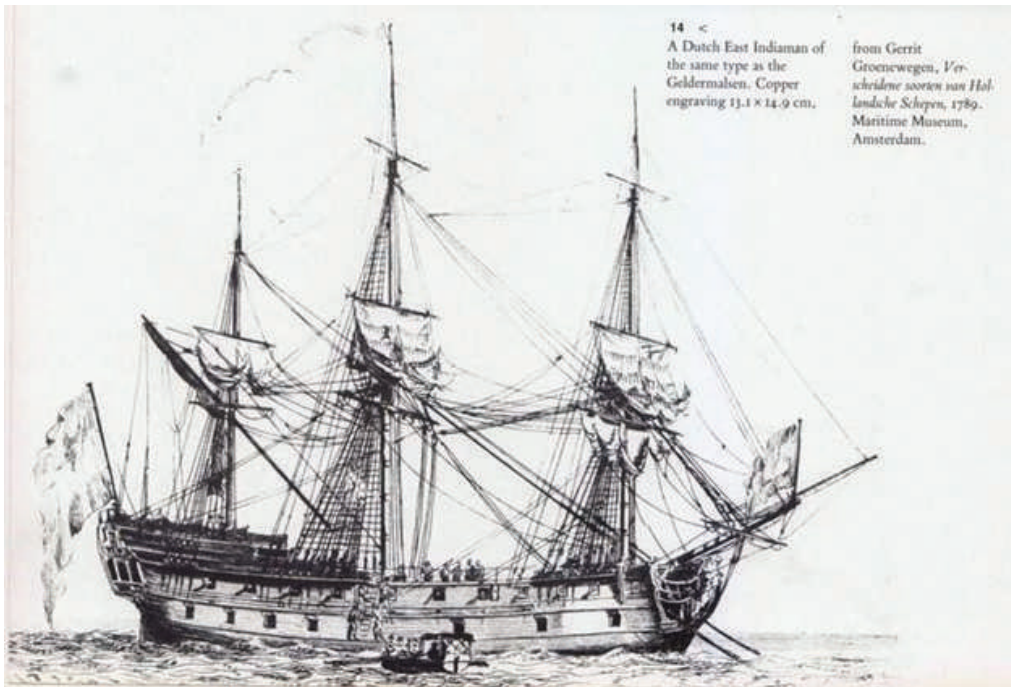
Mungkin kita malu mengakui lirikan manfaat dan keuntungan ekonomis. Mungkin kita juga enggan memasukkan perhitungan-perhitungan ekonomis seperti itu di dalam

---

<sup>2</sup> Etika keilmuan merupakan etika normatif yang merumuskan prinsip-prinsip etis yang dapat dipertanggungjawabkan secara rasional dan dapat diterapkan dalam ilmu pengetahuan (Sudibyo 2014, 119).

<sup>3</sup> BMKT adalah singkatan Benda Muatan Kapal Tenggelam, Djulianto Susantio, *Karena Bernilai Ekonomi, Banyak Pengangkutan Kapal Kargo Kuno Secara Ilegal*, diakses dari [http://www.kompasiana.com/djuliantosusantio/karenabernilai-ekonomi-banyak-pengangkutan-kapal-kargo-kuno-secara-ilegal\\_58f9f5ac6223bd6e263b7739](http://www.kompasiana.com/djuliantosusantio/karenabernilai-ekonomi-banyak-pengangkutan-kapal-kargo-kuno-secara-ilegal_58f9f5ac6223bd6e263b7739)

<sup>4</sup> Pada 1986 dunia gempar dengan peristiwa penemuan 100 lebih batang emas, serta 20,000 keramik Dinasti Ming dan Cing dari kapal VOC De Geldermalsen yang karam di perairan Riau pada Januari 1751. Penemunya adalah Michael Hatcher, warga Australia. Dari kekayaan senilai 15 juta dolar AS tersebut Indonesia tidak mendapat sesen pun. Berkaca pada kasus ini, Pemerintah Indonesia kemudian membentuk Panitia Nasional Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam (Pannas BMKT), Monda Siregar, Jejak-jejak Karam, yang diakses dari <http://mondasiregar.com/jejak-jejak-karam/>



Gambar 1. Bentuk kapal Geldermalsen yang tenggelam karena menabrak karang pada 1752 di perairan Indonesia. (Sumber: <http://mmzbukuindah.blogspot.co.id/2015/12/history-and-porcelain-of-geldermalsen.html>)



Foto 1. Beberapa harta karun yang ditemukan di dalam kapal Geldermalsen. (Sumber; <http://hesty-rachman.blogspot.co.id/2010/05/harta-karun-yang-tersimpan-di-indonesia.html>)

melihat masalah BMKT. Namun mulai sekarang, ada baiknya kita mulai berani melihat BMKT memiliki dua dimensi kepentingan yang keduanya harus kita tangani secara serius: yaitu kepentingan keilmuan dan kepentingan ekonomi. Pengakuan ini tentu saja akan

berimplikasi pada perubahan perspektif kita dalam melihat masalah BMKT. Karena yang dibutuhkan sekarang adalah sebuah pilihan strategi yang tepat dan komprehensif dalam menangani BMKT di masa-masa selanjutnya, yang berbeda dengan yang pernah dilakukan.

Tulisan ini bermaksud mengetengahkan persoalan etika keilmuan, khususnya ilmu arkeologi ketika harus berhadapan dengan berbagai perubahan yang terjadi dalam masyarakat. Perubahan status sebagai negara demokrasi modern telah membawa implikasi perubahan pada hubungan-hubungan antara negara dan masyarakat. Lewat telaah melalui pendekatan arkeologi kritis, maka terlihatlah perspektif baru dalam melihat persoalan etika keilmuan tersebut. Dari sinilah titik tolak pembahasan mengenai pengelolaan barang-barang tinggalan arkeologi bawah air atau yang biasa disebut BMKT (barang muatan kapal tenggelam), yang menjadi subyek utama dalam tulisan ini, bisa dilakukan dalam wawasan baru yang lebih luas dan menjanjikan sebuah solusi yang berbeda.

Namun, menyatukan dua kepentingan: di satu pihak para ilmuwan yang peduli pada kebutuhan keilmuan mereka, dan pihak lain yang lebih peduli pada manfaat ekonomis tentu tidak mudah. Sebagian kita percaya bahwa hampir mustahil membangun suatu sinergi dari dua kepentingan yang berbeda. Kepentingan ilmu dan uang secara diametral sulit didamaikan. Apalagi kita memang tidak punya pengalaman mengelola dua kepentingan itu. Untungnya ada pengalaman yang bisa menjadi preseden di lingkungan ilmuwan arkeologi di negara lain yang bisa kita ambil sebagai contoh. Namun dari semua itu yang paling penting adalah perlunya sebuah pemahaman baru, paradigma baru, yang harus melandasi pilihan tindakan kita. Kenapa dibutuhkan sebuah pemahaman baru? Salah satu jawabannya adalah: peran negara yang berubah.

## **2. Pembahasan**

### **2.1 Peran Negara yang Berubah**

Di negara-negara Eropa dan Amerika, perbenturan kepentingan antara kebutuhan keilmuan dan manfaat ekonomis telah berlangsung lama. Benturan ini terutama disebabkan karena peran negara (mewakili kepentingan ilmu) yang terlampau dominan saat berhadapan dengan kepentingan masyarakat (mewakili kepentingan ekonomi). Sama seperti kita saat ini, mereka dulu memahami konsepsi paham negara integralistik, yang membayangkan negara sebagai sebuah subjek besar (*macro anthropos* menurut Plato) atau makhluk supra human (Leviathan menurut Thomas Hobbes) yang memiliki kedaulatan di atas individu-individu dan kelompok yang ada di dalam masyarakat. Masyarakat merupakan subordinat dari kepentingan negara yang jauh lebih besar karena negara dianggap sebagai representasi kehendak orang banyak.

Konsepsi negara seperti di atas tentu sekarang telah mulai ditinggalkan. Menurut Habermas dalam bukunya Teori Tindak Komunikasi, negara demokrasi modern, yang

masyarakatnya menjadi lebih kompleks akibat proses globalisasi, paham negara seperti itu tidak dapat dipertahankan. Globalisasi ekonomi pasar dan globalisasi informasi yang menerjang batas-batas negara nasional di satu pihak, liberalisasi politik dan ekonomi telah menghasilkan pluralisasi gaya hidup dan perubahan orientasi-orientasi nilai dalam masyarakat di pihak lain. Peran negara berubah. Negara mengalami nasib serupa dengan Gereja di era sekularisasi yakni kehilangan monopolinya dalam pengambilan keputusan publik. Negara tidak “sesakti” dulu sebagai kekuatan pemaksa (Hardiman 2007, 121).

Negara akhirnya cuma salah satu instansi yang berdaulat di antara instansi-instansi lain seperti pasar global, lembaga-lembaga supranasional seperti IMF dan WTO, kekuatan-kekuatan bisnis atau bahkan kelompok-kelompok kepentingan baik dalam maupun luar negeri, yang dapat mendesakkan pengaruhnya dalam kebijakan publik. Dalam kasus di negara kita, di mana kegiatan arkeologi dilakukan oleh instansi-instansi yang berada di bawah kekuasaan negara (*state centered archaeology*), maka kepentingan arkeologi (baca negara) tidak bisa lagi dianggap sebagai kepentingan yang maha besar melebihi kepentingan masyarakat. Arkeolog tidak bisa lagi menganggap kepentingan mereka di atas kepentingan lainnya. Kepentingan ilmu hanyalah salah satu dari kepentingan lain di dalam “jaringan tindakan-tindakan sosial” menurut Habermas (Hardiman 2007, 123). Kepentingan arkeologi harus dikompromikan dengan kepentingan-kepentingan masyarakat lainnya, dan tentu saja termasuk dengan kepentingan perusahaan pencari harta karun, misalnya. Negara, pasar dan masyarakat adalah tritunggal untuk memahami kehidupan sosial dewasa ini (Hardiman 2007, 123). Tak ada yang lebih mendominasi satu di atas yang lainnya.

Pengambilan keputusan publik yang kompromistis dan demokratis ini yang disebut sebagai demokrasi deliberatif oleh Habermas. Deliberatif berasal dari kata *deliberatio* yang artinya “menimbang-nimbang, konsultasi atau musyawarah”. Demokrasi bersifat deliberatif jika proses kebijakan publik diuji lebih dahulu lewat konsultasi publik, atau diskursus publik. Demokrasi deliberatif ingin meningkatkan intensitas partisipasi warga negara dalam proses pembentukan aspirasi dan opini agar kebijakan-kebijakan dan undang-undang yang dihasilkan oleh pihak yang memerintah semakin mendekati harapan pihak yang diperintah (Hardiman 2007, 126).

Dengan cara pandang ini, kini arkeolog tidak lagi bisa memberi label sindikat atau pencuri harta karun kepada Michael Hatcher<sup>5</sup>, umpamanya. Labelisasi tersebut sangat bias oleh sikap *superiority complex* negara saat berhadapan *vis-a-vis* dengan kekuatan masyarakat. Negara (arkeolog) tentu saja tetap bisa bersikeras dengan menggunakan perundangan dan bermacam regulasi atau larangan, yang dimaksudkan untuk memaksakan kehendak.

---

<sup>1</sup> Michael Hatcher adalah seorang penggiat pencari dan pencuri harta karun bawah air ([https://id.wikipedia.org/wiki/Michael\\_Hatcher](https://id.wikipedia.org/wiki/Michael_Hatcher))



Tapi sikap ini malah akan melahirkan tindakan-tindakan pembangkangan, melalui usaha mencuri-curi. Dengan luas wilayah laut yang sedemikian besar, dan kontrol yang maha sulit, apalagi ditambah dengan kerjasama sindikasi dengan aparat negara, kegiatan ini malah lebih sulit dikontrol jika dibandingkan dengan melegalkannya tapi tetap di bawah kontrol negara/arkeolog. (Ariyanti 2017).

Itu sebabnya di negara-negara Eropa dan Amerika, pihak instansi terkait pelan-pelan mulai membuka diri bekerja sama dengan pihak swasta pencari harta karun. Sebuah perspektif yang menarik tentang kerja sama mutualisma ini misalnya dapat kita lihat pada kasus Atocha Project (Mathewson III 1998, 97) yang dilaporkan oleh seorang arkeolog Duncan Mathewson yang kebetulan bekerja untuk sebuah perusahaan swasta pencari harta karun, dalam artikelnya "*Archaeology on Trial*". Sebuah tindakan pengangkatan BMKT yang tetap menggunakan standar arkeologi yang ketat tetap mampu memberikan jaminan pengungkapan dan pendokumentasian data yang bisa dipertanggungjawabkan, sementara kepentingan ekonomisnya tetap bisa dinikmati.

Kita beruntung telah memiliki UU Undang-Undang RI Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya (UU CB) yang aromanya agak cocok dengan respon terhadap pergeseran peran negara di atas tadi (Mathewson III 1998, 97). Setidaknya ada empat pertimbangan pokok yang dipakai DPR-RI ketika merumuskan UU-CB: Pertama, dari sisi ekonomi, cagar budaya harus mampu meningkatkan harkat kehidupan rakyat banyak; kedua, dari sisi tanggungjawab publik, pelestarian cagar budaya adalah "kewajiban" semua orang; ketiga, dari sisi peradaban, pelestarian cagar budaya harus membuka peluang upaya pengembangan dan pemanfaatannya oleh masyarakat; dan keempat, dari sisi tata kelola negara, pemerintah "meringankan beban" pelestarian yang ditanggung masyarakat.

Mereka yang tidak pernah merasa memiliki memang tidak akan pernah merasa kehilangan. Demikian pula masyarakat yang tidak pernah merasa ikut memiliki benda-bendainggalan arkeologi juga tidak akan merasa kehilangan jika benda-benda tersebut rusak atau hilang. Kira-kira demikianlah prinsip yang melatar belakangi kenapa Undang-undang Cagar Budaya nomor 11 tahun 2010 memberikan porsi yang lebih besar kepada peran serta masyarakat dalam melindungi benda-benda peninggalan itu. Sebuah prinsip yang merubah paradigma perlindungan benda-benda peninggalan yang semula menjadi domain pemerintah, kini telah didelegasikan kepada masyarakat sebagai pemangku kepentingan baru.

Ini jelas sebuah terobosan penting yang membuat masyarakat tidak lagi cuma jadi penonton pasif. Namun untuk membuat masyarakat mau terlibat di dalam proses ini maka tentu saja mereka harus memperoleh manfaat dari keberadaan tinggalan-tinggalan tersebut, dan salah satunya adalah manfaat kesejahteraan. Masuknya pertimbangan manfaat kesejahteraan ini tidak terlepas dari dijadikannya pasal 33 UUD 1945, khususnya

kalimat untuk sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat, sebagai dasar pertimbangan baru menambahkan pasal 32 UUD 1945 yang mengamanatkan upaya memajukan kebudayaan nasional yang selama ini menjadi satu-satunya konsideran.

Undang-undang Cagar Budaya Nomor 11 tahun 2010, sangat cocok dengan tuntutan keterbukaan dan semangat otonomi. Kini pengelolaan cagar budaya beralih dari dominasi negara menjadi partisipasi masyarakat. Beberapa keuntungan dari undang-undang ini: Pertama, dari sisi ekonomi cagar budaya harus mampu meningkatkan harkat kehidupan orang banyak; kedua, dari sisi tanggungjawab publik, pelestarian cagar budaya menjadi kewajiban semua orang; ketiga, dari sisi peradaban, pelestarian cagar budaya membuka peluang pengembangan dan pemanfaatan oleh masyarakat. Undang-undang yang menuntut kerelaan dari pihak pemerintah untuk berbagi kuasa dengan masyarakat. Karena hanya dengan cara itu masyarakat membangun rasa memilikinya.

Tentu saja kini masyarakat, termasuk treasure hunter juga boleh terlibat dalam pengembangan situs bawah air secara umum atau BMKT secara khusus. Yang diperlukan memang aturan main yang bisa disepakati bersama. Negara (arkeolog), swasta, masyarakat pencinta warisan budaya, dan *stakeholder* lainnya harus duduk bersama membuat konsensus-konsensus yang bertujuan untuk tercapainya *mutual understanding* di antara mereka. Setiap tindakan menjadi tindakan rasional yang berorientasi kepada kesepahaman, persetujuan dan rasa saling mengerti. Konsensus semacam itu, bagi Habermas, hanya dapat dicapai melalui diskursus, yaitu prosedur komunikasi (Hardiman 2007, 127). Dengan kata lain arkeolog (negara) harus siap untuk membuka komunikasi dengan kelompok masyarakat manapun dan tidak bisa lagi menganggap semua ini cuma urusan arkeolog.

## **2.2 Lawan Menjadi Kawan, Masalah Jadi Berkah**

Sejarah aktivitas penelitian arkeologi bawah air dan BMKT di negara-negara Eropa dan Amerika, awalnya sangat diwarnai oleh kebencian dan pandangan negatif dan cenderung mencemooh pada kegiatan *treasure hunter* yang *notabene* merusak dan tidak mepedulikan kepentingan keilmuan dan konservasi. Tapi mari kita lihat aktivitas ini dari perspektif para pencari harta karun. Sebuah tindakan penyelamatan dan pengangkatan BMKT menurut para pencari harta karun sangat lamban, bertele-tele, sementara mereka harus secepatnya mengembalikan dana yang dipinjam dari investor. Melibatkan arkeolog dalam proses ini membengkakan biaya menjadi dua kali lipat, sementara peluang keuntungan atau sekedar break even point saja cuma 1 dari 20 kemungkinan (Throckmorton 1998, 75).

Pandangan ini menunjukkan secara gamblang bahwa sebuah kegiatan pencarian harta karun juga berpotensi menimbulkan kerugian tidak sedikit. Tentu saja pandangan ini keliru jika mereka tidak disadarkan bahwa yang memiliki potensi ekonomi bukan cuma artefak yang ada di dalam kapal karam itu. Artefak beserta konteksnya selain sangat dibutuhkan bagi kepentingan ilmu, juga punya manfaat ekonomis yang tidak melulu sebagai

barang yang diperjual-belikan. Pameran dan atraksi situs bawah laut juga sangat potensial mendatangkan keuntungan, melalui wisata diving maupun atraksi kapal selam mini seperti “oddissey” di Bali, misalnya.

Arkeolog kini bisa terlibat di perusahaan-perusahaan treasure hunting. Sejalan dengan makin banyaknya arkeolog profesional yang terlibat, pelan-pelan proses kerusakan situs-situs bawah laut bisa dikurangi, atau paling tidak diperlambat. Daripada melawannya, beberapa arkeolog justru berusaha ikut mengubah perspektif para pemburu harta karun ini, dengan memperlihatkan bahwa keterlibatan arkeolog tidak menghilangkan peluang mendapatkan keuntungan. Contoh kasus Vasa, sebuah kapal perang dari tahun 1628 yang karam di pelabuhan Stockholm, Swedia memperlihatkan betapa besarnya biaya yang harus dikeluarkan untuk kebutuhan konservasi namun dapat ditutupi dengan biaya yang dihasilkan buat atraksi turis (Throckmorton 1998:78).



Foto 2. Atraksi museum kapal karam Vasa di Swedia  
(Sumber: <https://www.expedia.co.id/en/Vasa-Museum-Stockholm.d502914.Attraction>)

Satu hal yang juga patut jadi bahan pemikiran jika kita lihat dari perspektif ini. Buat para pemburu harta karun, menyelamatkan dan menarik manfaat ekonomis jauh lebih berguna bagi masyarakat daripada memberi waktu kepada arkeolog untuk melakukan penelitian dan tanpa tanggung jawab untuk mempublikasikannya. Masyarakat tidak dapat manfaat apa-apa juga pada dan artefak-artefak yang jumlahnya ribuan itu cuma memenuhi gudang-gudang penyimpanan di museum-museum dan pusat-pusat penelitian. Kecenderungan mengumpulkan dan menyimpan artefak sebanyak-banyaknya dulu, dan publikasi belakangan yang selama ini dilakukan oleh institusi-institusi arkeologi tentu juga menjadi persoalan buat kita. Tentu saja ini sebuah otokritik.

Menurut Edi Sedyawati (2001), pengembangan penelitian arkeologi bawah-air sesungguhnya memerlukan taruhan besar dalam hal peralatan penelitian serta pelatihan fisik dan mental bagi para penelitiannya. Dibutuhkan dana dan sumber daya manusia tidak sedikit untuk mempersiapkan semuanya. Di sinilah peluang menggandeng pihak pemburu harta karun ini sebagai mitra bisa merubah mereka yang tadinya masalah menjadi berkah. Harus diakui, para *treasure hunter* ini memiliki apa yang tidak dimiliki oleh arkeolog, yaitu: dana, kemampuan (*skill*), dan teknologi.

Berbagai potensi itu tentu sangat bermanfaat buat menunjang kegiatan keilmuan, sekaligus memberikan peluang buat arkeolog untuk secepatnya ikut menentukan arah dan

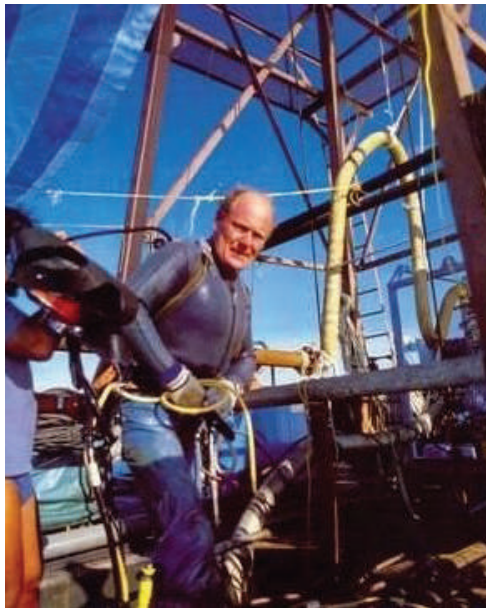


Foto 3. Michael Hatcher: Lawan atau kawan?

(Sumber: [http://sea.blouinartinfo.com/news/story/761872/captain-michael-hatcher-a-real-life-indiana-jones-sells-sunken-treasure-at-australian-auction?qt-hp\\_most\\_popular=2](http://sea.blouinartinfo.com/news/story/761872/captain-michael-hatcher-a-real-life-indiana-jones-sells-sunken-treasure-at-australian-auction?qt-hp_most_popular=2))

perspektif yang lebih positif pada para pemburu harta karun, sehingga mereka yakin bahwa *conservation first and money will follow*. Kita berkejaran dengan waktu bukan dengan para pemburu harta itu semestinya. Jika para arkeolog memiliki semua prasyarat untuk bisa melakukannya sendiri sekalipun, tetap saja fungsi arkeolog mestinya cuma sebagai fasilitator atau operator dari kebutuhan masyarakat yang lebih luas. Tapi Kapal-kapal karam itu tentu tidak bisa menunggu sampai semua sempurna dimiliki oleh lembaga arkeologi bukan?

Sekali lagi, sesungguhnya bukan negara, tapi masyarakat lah pencipta dan pelaku budaya. Oleh karenanya peran negara harus mulai dibatasi. Dibutuhkan sebuah landasan masyarakat sipil yang kuat. Untuk membuatnya kuat, negara harus mengurangi kekuasaannya. Negara dan birokrasinya yang tambun harus “diet” hingga menjadi lebih

efisien. Dengan demikian, urusan BMKT seharusnya bukan hal-ihwal yang tergantung birokrasi tapi menjadi milik publik. Negara cuma fasilitator. Cuma dengan cara inilah arkeolog memberi sumbangsuhnya kepada kepentingan yang lebih besar yaitu kepentingan masyarakat banyak.

### **3. Penutup**

Akhirnya beberapa hal yang harus kita pertimbangkan untuk menyelamatkan tinggalan sejarah budaya ini adalah:

- a. Mulai membuka peluang kerja sama dengan pihak-pihak swasta, untuk bisa mengontrol semua proses itu sesuai dengan keinginan kita.
- b. Mencegah penjualan artefak dan menggantikannya dengan kegiatan menguntungkan lainnya, seperti mengelola kegiatan pariwisata kapal karam, misalnya. Ini memang agak sulit karena jual beli artefak tidak bisa dilepaskan dari hukum permintaan dan penawaran. Selama ada permintaan maka selama itu pula terbuka peluang untuk jual beli.
- c. Jika jual beli artefak tidak bisa dihindari, harus dipastikan si pemilik artefak punya concern pada kepentingan konservasi dan tetap membuka akses untuk tetap bisa diteliti. Lebih baik lagi jika si pemilik memberi akses pada masyarakat untuk bisa menikmati display artefak itu dan bahkan membantu dengan publikasinya. Beberapa kasus justru sering memperlihatkan artefak-artefak yang berada di bawah kepemilikan perorangan mendapatkan penanganan yang lebih memadai.
- d. Preservasi situs. Pemburu harta karun biasanya tidak peduli pada situs. Mereka, lebih peduli pada artefak dan barang-barang yang memiliki nilai jual tinggi. Perlu dibangun perspektif yang membuat mereka melihat bukan cuma artefak yang memberi peluang keuntungan ekonomis. Duit dan data sesungguhnya bisa didamaikan. Data dapat kita peroleh dengan duit yang dihasilkan dari kegiatan arkeologi bawah air. Duit akan terus mengalir selama kita bisa pelihara data berikut situs secara keseluruhan.
- e. Terakhir, yang tak kalah pentingnya adalah persetujuan dan dukungan publik. Dukungan publik membuat para arkeolog memiliki basis yang kuat untuk bisa mengendalikan kekuatan modal dan teknologi para pemburu harta karun ini. Jika publik tidak melihat manfaat pada apa yang menjadi kepedulian arkeolog, maka mereka juga tidak akan peduli dengan kehilangan dan kerusakan situs. Sekali lagi, mereka yang tidak pernah merasa memiliki memang tidak akan pernah merasakan kehilangan. Jadi yang harus dilakukan adalah membuat semua itu milik masyarakat. Dan arkeolog tidak lagi bisa sibuk dengan dunianya sendiri dan menganggap masyarakat tidak tahu apa-apa.

Jelaslah kini bahwa dengan perspektif yang berbeda ini, maka BMKT tidak lagi hanya dilihat sebagai objek arkeologi. BMKT bisa juga dilihat sebagai sumber devisa. Dengan



demikian tentu saja pelibatan swasta dan institusi di luar pemerintah dan di luar otoritas keilmuan menjadi keniscayaan yang tidak bisa dihindari. Undang-Undang RI Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya (UUCB) juga telah mengamanatkan pelibatan masyarakat lebih luas untuk ikut serta dalam pengelolaan cagar budaya. Mencari dan menemukan mutual understanding antar berbagai pihak yang terlibat kini adalah sebuah keharusan. Masyarakat tidak boleh lagi cuma dianggap penonton. Rasa memiliki mereka terhadap cagar budaya yang juga berhubungan dengan hajat hidup perekonomian mereka harus dibangun.

### **Daftar Pustaka**

- Hardiman, Fransisco Budi (2007) *Filsafat Fragmentaris*. Yogyakarta, Penerbit Kanisius.
- Mathewson III, R. Duncan (1998) *Archaeology on Trial, dalam Maritime Archaeology: A Reader of Substantive and Theoretical Contributions*. New York & London, Plenum Press.
- Sedyawati, Edi (2001) *Menuju Arkeologi Maritim Indonesia*, makalah dalam Diskusi Ilmiah Arkeologi 2001.
- Sudiby, Lies dkk. (2014) *Filsafat Ilmu*. Yogyakarta, Deepublish.
- Throckmorton, Peter (1998) *The World's Worst Investment, the Economic of Treasure Hunting with Real Life Comparisons*. Dalam *Maritime Archaeology: A Reader of Substantive and Theoretical Contributions*. New York & London, Plenum Press.

### **Website**

- Ariyani, Fikri (2017) KKP: Ada Jual Beli Koordinat Lokasi Harta Karun Bawah Laut RI. [online] diakses dari website: <http://bisnis.liputan6.com/read/2823736/kkp-ada-jual-beli-koordinat-lokasi-harta-karun-bawah-laut-ri>.
- Siregar, Monda (2012) Jejak-jejak karam. [online] diakses dari website: <http://mondasiregar.com/jejak-jejak-karam/>
- Susantio, Djulianto. (2017) Karena Bernilai Ekonomi, Banyak Pengangkatan Kapal Kargo Kuno Secara Ilegal. [online] diakses dari website: [http://www.kompasiana.com/djuliantosusantio/karena-bernilai-ekonomi-banyak-pengangkatan-kapal-kargo-kuno-secara-ilegal\\_58f9f5ac6223bd6e263b7739](http://www.kompasiana.com/djuliantosusantio/karena-bernilai-ekonomi-banyak-pengangkatan-kapal-kargo-kuno-secara-ilegal_58f9f5ac6223bd6e263b7739).
- Undang-undang Republik Indonesia. Nomor 11 tahun 2010. Tentang Cagar Budaya, Undang-undang republik indonesia - Unesco, diakses dari website (PDF) [www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/indonesie/ind\\_act11\\_10\\_clther\\_indorof](http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/indonesie/ind_act11_10_clther_indorof)

**Andre Donas**  
Komunitas Luar Kotak  
[donas84@yahoo.com](mailto:donas84@yahoo.com)



# Manajemen Sumber Daya Budaya Maritim Indonesia: Studi Kasus Peninggalan Kebudayaan Hasil Pengangkatan Temuan Kapal-Kapal Bersejarah di Indonesia

Hutomo Putra

## **Abstract**

*Due to the case of the biggest case of shipwreck cargo lifting in Indonesia by Michael Hatcher, the Central Government of Indonesia took actions, which were more focused on survey and lifting of the cultural remains from historic shipwrecks in Indonesia commercially instead of conducting long term preservation. During the last two decades, commercial institutions were collaborated Panitia Nasional Pengangkatan Barang Berharga Muatan Kapal Tenggelam (PANNAS BMKT) or the National Committee for Lifting Precious Cargo of Shipwrecks have lifted very substantial cultural remains in quite large amount. Unfortunately, most of them were conducted without involving archaeologists and without proper and justifiable archaeological method and technique.*

*Since the Indonesian Government implemented a moratorium policy and temporarily stop surveys and commercial liftings of shipwreck cargoes, more than 190.000 artifacts from shipwreck cargoes are now being stored in the warehouse of PANNAS BMKT in Cileungsi, West Java. This article tries to provide an illustration the losses we have suffered from the practices of lifting and auction artifacts from shipwrecks. Furthermore, this article also discusses previous and today's practices regarding the management of maritime cultural resource in Indonesia by identification of anomalies, and gives some advices to contribute to more ethical protection system and long-term management of maritime cultural resources in Indonesia, including collections of shipwreck cargoes.*

**Keywords:** *underwater cultural heritage, commercial survey, lifting of artifacts, management of Indonesian maritime cultural resources, PANNAS BMKT*

**Kata kunci:** Warisan budaya bawah air, survey komersial, pengangkatan artefak, manajemen sumber daya budaya maritim Indonesia, PANNAS BMKT

## **1. Pendahuluan**

Faktanya, Indonesia merupakan negara dengan rekam jejak yang panjang terkait pengangkatan benda-benda peninggalan kebudayaan bawah air secara komersial dan ilegal, keterbatasan dan kurang terlatihnya SDM secara profesional untuk melakukan perlindungan terhadap sumber daya arkeologi bawah air, serta isu-isu yang berkaitan dengan pertimbangan etis manajemen warisan budaya bawah air (Flecker 2002, 12-15). Terlebih, Indonesia memiliki dua legislasi yang saling kontradiktif terkait peninggalan

kebudayaan bawah air yang dimiliki oleh dua institusi pemerintahan Indonesia. Direktorat Jenderal Kelautan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, Pantia Nasional Pengangkatan Barang-Barang Berharga Muatan Kapal Tenggelam (PANNAS BMKT), Kementerian Kelautan dan Perikanan memiliki kewenangan yang mengatur tentang tata cara pengangkatan dan pemanfaatan BMKT, sementara Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan merupakan delegasi pemerintah yang mengatur tentang perlindungan warisan budaya. Hal tersebut menunjukkan bahwa manajemen sumber daya budaya di Indonesia masih tidak dapat dipisahkan dari keterlibatan unsur komersial dan politis hingga terkesan memfasilitasi para pemburu harta karun (Lenihan 1983, 42).

Sejak diberlakukannya aturan yang ada, kegiatan survey dan pengangkatan secara komersial oleh perusahaan-perusahaan eksplorasi yang bekerja sama dengan PANNAS BMKT terjadi dari tahun 1990 – 2010 di beberapa wilayah perairan Indonesia. Selama 20 tahun, mereka melakukan beberapa pengangkatan benda-benda peninggalan budaya yang sangat substansial dalam jumlah yang cukup besar. Sayangnya, mayoritas kegiatan tersebut berlangsung tanpa melibatkan arkeolog serta tanpa mengikuti kaidah metode dan teknik arkeologi yang baik dan benar. Sejak tahun 2010, pemerintah Indonesia menerapkan kebijakan moratorium yang menghentikan sementara semua kegiatan survey dan pengangkatan serta melarang pelelangan artefak secara komersial. Akibatnya, lebih dari 190.000 artefak yang telah diangkat dan disimpan di gudang PANNAS BMKT di Cileungsi, Jawa Barat, saat ini, tidak tersentuh dan terawat serta masih membutuhkan konservasi, perekaman data secara *ex-situ*, penelitian, dan manajemen koleksi yang sesuai dengan kaidah arkeologi yang berlaku.

Tulisan ini mencoba untuk mengilustrasikan kerugian-kerugian yang dialami dari praktik pengangkatan dan pelelangan hasil pengangkatan artefak tersebut. Selain itu, tulisan ini juga akan mencoba untuk menjelaskan keuntungan yang bersifat esensial dari pelestarian dan perlindungan peninggalan-peninggalan kebudayaan tersebut untuk Indonesia. Adapun tujuan utama tersebut antara lain:

- Untuk menilai dampak yang disebabkan dari kegiatan pengangkatan benda-benda kebudayaan bawah air, baik secara komersial maupun ilegal, terhadap sumber daya budaya maritim Indonesia;
- Untuk mempelajari kerangka legislatif yang ada saat ini dapat memberikan usaha perlindungan sumber daya budaya maritim yang lebih baik;
- Memberikan solusi untuk meningkatkan praktik manajemen sumber daya budaya maritim di Indonesia.

Tulisan ini juga membahas mengenai praktik-praktik yang terjadi pada masa lalu dan saat ini terkait dengan manajemen sumber daya budaya maritim di Indonesia melalui

identifikasi anomali yang terjadi serta memberikan beberapa saran untuk berkontribusi pada sistem perlindungan yang lebih etis dan pengelolaan jangka panjang sumber daya budaya maritim Indonesia, termasuk koleksi-koleksi hasil pengangkatan tersebut.

Pada kenyataannya, praktik kegiatan survei dan pengangkatan secara komersial didukung oleh dua peraturan terkait dan dilakukan di bawah kontrol Menteri Kelautan dan Perikanan, yaitu:

- a. Keputusan Presiden No. 19/2007 tentang Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Barang-Barang Berharga Muatan Kapal Tenggelam;
- b. Peraturan Menteri No. 39/2000 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengangkatan dan Pemanfaatan Barang-Barang Berharga Muatan Kapal Tenggelam.

Kedua peraturan tersebut juga didukung oleh peraturan lain yang menjelaskan mengenai tata cara penilaian dan pelelangan Barang-Barang Berharga dari Muatan Kapal Tenggelam, meliputi:

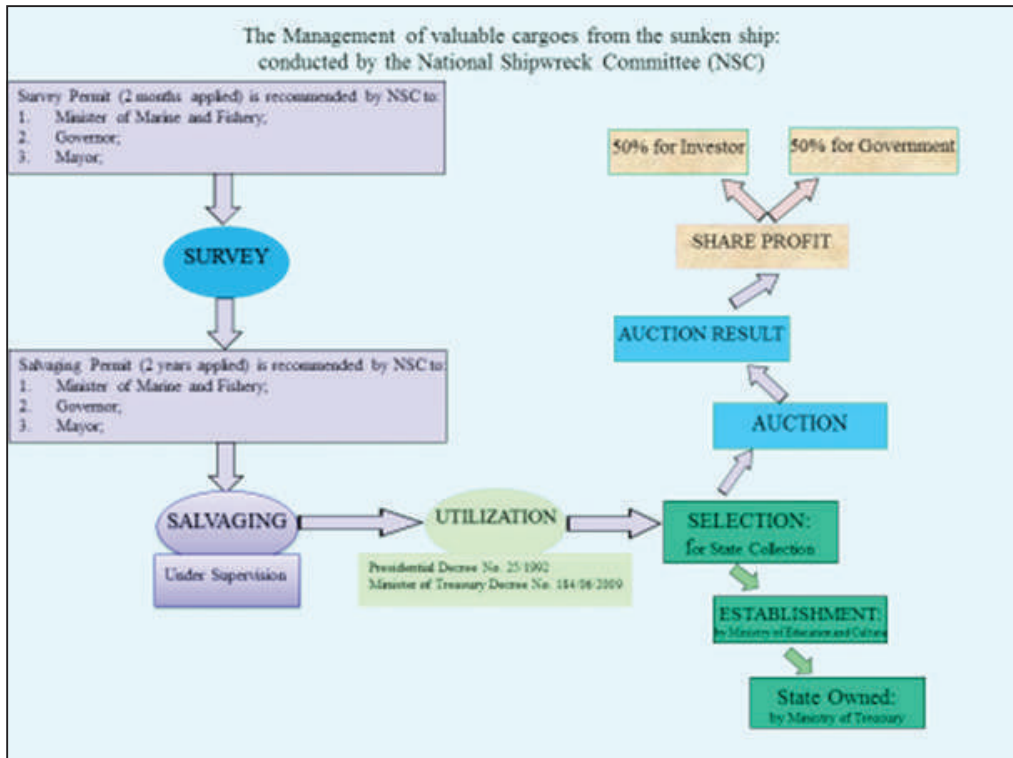
- a. Peraturan Menteri Keuangan No. 184/06/2009 tentang tata cara penilaian dan pelelangan Barang-Barang Berharga dari Muatan Kapal Tenggelam;
- b. Keputusan Presiden No. 25/1992 tentang pembagian keuntungan dari hasil pelelangan Barang-Barang Berharga dari Muatan Kapal Tenggelam.

Adapun PANNAS BMKT sendiri terbentuk berdasarkan KEPPRES No. 19/2007 dan terdiri atas gabungan dan kolaborasi beberapa Institusi Pemerintahan yang terdiri dari:

- a. Ketua: Menteri Kelautan dan Perikanan;
- b. Wakil Ketua: Menteri Kebudayaan dan Pariwisata (Sekarang Menteri Pendidikan dan Kebudayaan);
- c. Sekretaris 1: Direktur KP3K, KKP;
- d. Sekretaris 2: Direktur Sejarah dan Kepurbakalaan (sekarang Direktur Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman);
- e. Pengawas: Menteri Kelautan dan Perikanan, Menteri Kebudayaan dan Pariwisata (Sekarang Menteri Pendidikan dan Kebudayaan), Menteri Kehutanan, Angkatan Laut, dan POLRI.

PANNAS BMKT juga telah menetapkan tata cara pengaturan dan pelaksanaan survey dan pengangkatan BMKT secara komersial, seperti yang dapat dilihat pada gambar 1.

Setelah berlakunya protokol tersebut, PANNAS BMKT menerbitkan izin pengangkatan secara komersial oleh beberapa perusahaan yang berbeda-beda di beberapa wilayah perairan Indonesia yang terjadi pada tahun 1990, 1999, 2002, 2005, 2006, 2008, 2009, 2010 (Tabel 1).



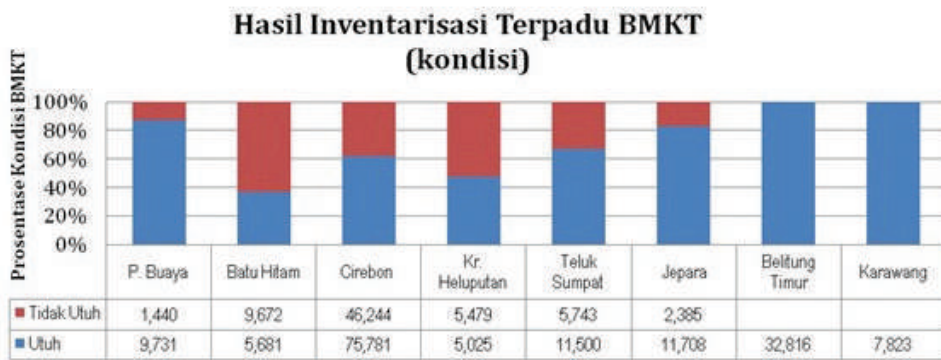
Gambar 1. Tata cara pengaturan dan pelaksanaan survei dan pengangkatan BMKT secara komersial (Sumber: KKP)

Tabel 1. Database pengangkatan secara komersial (sumber: PANNAS BMKT, KKP)

No	Locations	Companies	Years	Numbers of Material Cargoes	Descriptions
1	Pulau Buaya, Kepulauan Riau	PT. Muara Wisesa Samudra	1990	16,031	Chinese Ceramics, Song Dynasty
2	Batu Hitam, Belitung (Tang Cargo), Tuban	PT. Sulung Segara Jaya, PT. TORR	1999	10,757	Chinese Ceramics and Metal from Tang, Song, Yuan, Ming, and Qing Dynasty; Vietnam ; Thailand; Europe; Southeast Asia
3	Blanakan Sea	PT. Lautan Mas Bakti Persada	1999	13,590	Ceramics from Thailand, Vietnam and China
4	Karimata Strait	PT. Tuban Oceanic Research and Recovery (PT. TORR)	2002	31,029	Chinese Ceramics and metal from Yuan Dynasty
5	North Java Sea, Cirebon	PT. Paradigma Putra Sejahtera (PT. PPS)	2005	271,834	Chinese Ceramics from the five dynasties, jewellery, Metal.
6	Karang Heluputan Sea, Kepulauan Riau	PT. Adi Kencana Salvage	2006	21,521	Chinese ceramics, anchor, canon and metal containers, from Ming and Qing Dynasty

7	Teluk Sumpat Sea, Kepulauan Riau	PT. Adi Kencana Salvage	2006	15,461	Chinese ceramics and gem stones from Yuan and Qing Dynasty
8	North Java Sea, Jepara	PT. Adi Kencana Salvage	2008	14,814	Chinese Ceramics and Chinese coins from Song-Yuan Dynasty
9	North Java Sea, Karawang	PT. Paradigma Putra Sejahtera (PT. PPS)	2008	6,442	Chinese Ceramics from the Fives Dynasties
10	East Belitung Sea	PT. Paradigma Putra Sejahtera (PT. PPS)	2009	37,680	Coins, Canon, and Ceramics from XVII CE
11	Ujung Pamanukan Sea	PT. Comexindo Usaha Mandiri (PT. CUM)	4/1/2010 (Unfinished)	18,469	Chinese Ceramics from Ming Dynasty

Dari hasil-hasil pengangkatan tersebut, PANNAS BMKT melakukan inventarisasi dan penghitungan jumlah artefak yang berhasil diangkat, serta mengklasifikasikannya berdasarkan kondisi dari artefak-artefak tersebut (gambar 2).



Gambar 2. Persentase terintegrasi hasil benda muatan kapal tenggelam.  
Warna merah: kondisi tidak utuh; warna biru: kondisi utuh.  
(sumber: PANNAS BMKT, KKP).

## 2. Pembahasan

Bagian ini membahas mengenai penjelasan dari permasalahan yang telah dijabarkan pada bagian pendahuluan, dengan menggunakan dua metodologi yang relevan. Metode yang pertama yaitu berupa penilaian dampak dari kebijakan dan peraturan serta kegiatan pengangkatan secara komersial sebagai sebuah etik dalam arkeologi maritim (Flatman 2007:85–89). Adapun dampak-dampak tersebut dilihat melalui pertimbangan beberapa aspek diantaranya aspek pengetahuan ilmiah, sosial, dan ekonomik.

Sementara itu, metode kedua yang digunakan yaitu penilaian terhadap praktik manajemen warisan budaya bawah air Indonesia yang ada saat ini. Hal tersebut dilakukan berdasarkan bias yang ada pada sistem peraturan dan kebijakan mengenai manajemen warisan budaya bawah air, khususnya terhadap peninggalan kapal-kapal bersejarah beserta

muatannya yang tenggelam di wilayah perairan Indonesia. Oleh karena itu, metode komparatif dalam arkeologi akan digunakan untuk menilai praktik pelaksanaan manajemen warisan budaya maritim Indonesia (Roscoe 2008:734). Adapun perbandingan tersebut dilakukan dengan melihat praktik penerapan manajemen sumber daya maritim yang dimiliki oleh negara lain yang memiliki isu yang serupa dengan Indonesia dan telah berhasil menetapkan sistem legislasi manajemen warisan budaya maritim yang tepat, yaitu Australia dan Belanda.

### **2.1. Dampak yang Disebabkan dari Kebijakan dan Peraturan Terhadap Sumber Daya Budaya Maritim di Indonesia**

Pertimbangan tersebut berawal dari tindakan dan respon yang diambil oleh Pemerintah Indonesia yang membentuk PANNAS BMKT dan menetapkan peraturan mengenai tata cara pengelolaan dan pengangkatan BMKT pasca kejadian pengangkatan ilegal oleh Michael Hatcher. Sayangnya, respon tersebut dilakukan hanya dengan melihat kerugian dari sisi ekonomis yang ditimbulkan dari pencurian tersebut. Dari jumlah kegiatan pengangkatan yang dapat dilihat pada tabel 1 di atas, dalam skala global, terdapat paradigma yang melihat bahwa Indonesia mendukung kebijakan aktivitas pengangkatan warisan budaya maritim secara komersial daripada melakukan usaha pelestarian dan perlindungan warisan budaya maritim, dalam konteks ini artefak muatan kapal bersejarah yang tenggelam di wilayah perairan Indonesia.

Dari rangkaian aktivitas pengangkatan tersebut, pemerintah tidak mengetahui nilai-nilai yang bersifat esensial dan penting yang dapat diperoleh dari peninggalan-peninggalan tersebut. Faktanya, terdapat sekurangnya tiga nilai esensial yang hilang dari seluruh kegiatan pengangkatan yang dilakukan secara komersial tersebut. Pengetahuan ilmiah merupakan nilai esensial pertama yang hilang dalam hal ini. Bagi para peneliti, seperti arkeolog dan antropolog, artefak ataupun benda peninggalan kebudayaan merupakan data yang paling utama dalam sebuah penelitian. Dari peristiwa-peristiwa tersebut, terdapat dua kondisi yang harus menjadi perhatian bagi para peneliti.

Pertama, konteks adalah sebuah prinsip utama dalam melakukan penelitian atau kajian mengenai artefak. Tanpa konteks atau asosiasi antara objek arkeologis dengan lingkungan ditemukannya objek tersebut, seorang arkeolog akan kehilangan detail-detail informasi yang bersifat penting dan dibutuhkan dalam melakukan tahap interpretasi (Wallace 201, 107). Kondisi kedua yaitu hal yang menyangkut permasalahan etik terkait dengan sistem dan teknik penyelamatan/pengangkatan artefak dari bawah air. Dalam arkeologi maritim, penggalian bawah air ataupun pengangkatan artefak dari konteks *in situ* ditemukannya benda tersebut merupakan pilihan atau langkah yang paling terakhir untuk dilakukan. Namun demikian, apabila terpaksa untuk dilakukan dengan beberapa pertimbangan yang matang, penggalian arkeologi bawah air harus dilakukan dengan mengikuti standar dan prosedur arkeologi yang



berlaku. Hal ini menjadi penting karena teknik pengangkatan secara komersial seringkali sangat merusak dan menghancurkan, baik terhadap situs yang ada maupun lingkungan beserta ekosistem di sekitarnya (Pringle 2013, 1-6). Terlebih, setiap kegiatan pengangkatan secara komersial tersebut berlangsung tanpa menerapkan dokumentasi arkeologi yang sesuai, bahkan dipublikasikan melalui dokumentasi yang terlihat dramatik dengan tujuan untuk menarik perhatian publik dan kolektor untuk mendukung eksistensi dan kegiatan yang mereka lakukan (Hall 2007, 2-6).

Kemudian, aspek sosial merupakan elemen vital kedua yang juga hilang dari esensi sumber daya budaya maritim Indonesia. Aspek tersebut secara konseptual ditinjau dari dua perspektif, yakni aspek sosial dari artefak (muatan kapal) dengan bangkai kapal (*shipwreck*) dan aspek sosial yang diperoleh berdasarkan asosiasi antara artefak tersebut dengan lingkungan ditemukannya. Posisi artefak di atas atau di dalam bangkai kapal dapat menghasilkan informasi mengenai pembagian struktur sosial, seperti pembagian ruang para awak kapal, penumpang, beserta komoditinya (Muckelroy 1978, 6). Sementara itu, asosiasi antara artefak dengan lingkungan ditemukannya akan sangat membantu para peneliti untuk melakukan investigasi atau penelusuran terhadap proses tenggelam atau karamnya sebuah kapal, ataupun proses peninggalan kapal selama proses karam atau tenggelamnya kapal tersebut (Staniforth 1996).

Aspek ekonomis merupakan nilai ketiga yang hilang dari esensi sumber daya kebudayaan maritim Indonesia. Dalam konteks ini, nilai ekonomis yang dimaksud berbeda dengan nilai ekonomis dari perspektif para pemburu harta karun. Dalam arkeologi maritim, aspek ekonomis yang dimaksud yaitu berupa aset kebudayaan atau properti suatu negara, dalam kasus ini, Indonesia. Kerugian yang dialami oleh Indonesia yaitu hilangnya potensi pendapatan keuntungan yang dapat diperoleh dari pemanfaatan sumber daya budaya maritim tersebut dalam sektor pariwisata dan permuseuman.

## **2.2. Peningkatan dan Perbaikan Kerangka Sistem Legislatif Warisan Kebudayaan Bawah Air**

Membahas apa yang telah terjadi tidak akan mengubah apa pun, namun demikian, permasalahan tersebut dapat menjadi pemicu bagi Indonesia untuk meningkatkan sistem peraturan dan manajemen warisan budaya bawah air. Selain itu, sistem dan manajemen warisan budaya bawah air yang diberlakukan di Indonesia tidak sepenuhnya gagal. Moratorium terhadap segala bentuk dan jenis kegiatan yang berkaitan dengan aktivitas survei dan pengangkatan secara komersial merupakan solusi dan tindakan yang sangat tepat dan nyata dari Pemerintah Indonesia, khususnya oleh Menteri Pendidikan dan Kebudayaan yang bekerja sama dengan Angkatan Laut dan Kepolisian Negara Republik Indonesia. Kedepannya, Indonesia harus meningkatkan sistem legislatif dan praktik manajemen warisan budaya maritim yang telah diimplemmentasikan saat ini agar menjadi lebih baik lagi.

Dalam tulisan ini, terdapat tiga aspek yang dapat ditingkatkan terhadap sistem legislasi dan praktik manajemen yang telah ada saat ini. Pertama, Indonesia harus menempatkan warisan peninggalan budaya maritim sebagai prioritas utama dalam sistem legislasi ke depan, yaitu peraturan mengenai perlindungan cagar budaya. Dalam skala yang lebih luas, Indonesia juga harus mulai mempertimbangkan untuk meratifikasi Konvensi UNESCO 2001 mengenai perlindungan warisan budaya bawah air. Hal tersebut dilakukan dengan melihat Indonesia sebagai negara kepulauan yang telah meratifikasi UNCLOS 1982 mengenai hukum laut dan juga berisikan tentang kewajiban suatu negara untuk melindungi dan menjaga objek arkeologi dan sejarah yang terdapat pada wilayah perairan negara tersebut (UNCLOS 1982 article 149; article 303, 1-4).

Kedua, Pemerintah Indonesia sebaiknya mendukung sistem dan praktik manajemen warisan budaya bawah air yang terfokus pada pelestarian secara *in situ* dan konservasi. Dengan kata lain, Pemerintah Indonesia harus lebih memaksimalkan dan mengoptimalkan kinerja dari Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan serta Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk bekerja sama melakukan pengamanan dan perlindungan seluruh aset budaya bawah air yang ada. Namun demikian, kendala SDM masih menjadi tantangan terbesar untuk mewujudkan kedua hal tersebut. Untuk menghasilkan arkeolog dan peneliti di bidang arkeologi maupun kebudayaan maritim yang handal, Pemerintah Indonesia dapat memberikan dukungan pendidikan kepada para peneliti dan arkeolog untuk melanjutkan pendidikan maupun mengadakan penelitian terkait usaha pelestarian *in situ* dan konservasi. Adapun yang dapat dilakukan Indonesia untuk menetapkan sistem dan manajemen pelestarian dan konservasi secara *in situ* yaitu dengan melakukan studi banding ke beberapa negara yang telah berhasil menerapkan sistem dan praktis manajemen pelestarian dan konservasi tersebut seperti Australia, Belanda, maupun Inggris.

Dalam konteks tulisan ini seluruh artefak yang diangkat dan disimpan di Gudang PANNAS BMKT, Cileungsi masih membutuhkan usaha pelestarian dan konservasi serta dokumentasi secara *ex situ*. Jika tidak karena keterlibatan Horst Liebner pada tahun 2009 (Liebner 2014) dan Mick Flecker (Flecker 2001; 2002; 2003) pada beberapa kegiatan pengangkatan secara komersial yang lalu, besar kemungkinan Indonesia tidak akan memiliki bukti dan data seperti laporan ilmiah, dokumentasi, dan publikasi informasi dari artefak muatan kapal bersejarah yang tenggelam di beberapa wilayah perairan Indonesia. Ke depannya, Pemerintah perlu untuk melakukan pengambilan keputusan dan kebijakan terhadap koleksi artefak dalam jumlah besar tersebut.

Ketiga, pemerintah juga dapat belajar dari Australia dan Belanda dalam menentukan kerangka hukum dan sistem manajemen perlindungan dan pelestarian warisan budaya bawah air yang tepat untuk diterapkan di Indonesia. Berdasarkan fakta yang ada, Indonesia, Australia, dan Belanda merupakan negara yang telah meratifikasi UNCLOS 1982, namun masih belum meratifikasi Konvensi UNESCO 2001. Akan tetapi, kedua negara tersebut

sudah memiliki sistem hukum dan manajemen pengamanan dan pelestarian warisan budaya bawah air yang telah mapan apabila dibandingkan dengan Indonesia. Hal utama yang membedakan antara Indonesia dengan Australia dan Belanda yaitu reaksi yang diambil atas aktivitas-aktivitas yang merusak dan menghancurkan aset warisan budaya bawah air yang terjadi di masa lalu.

Pelelangan artefak hasil pengangkatan dari bangkai kapal *Geldermalsen* dan perkembangan teknologi baru menjadi dasar pengembangan ditetapkannya sistem legislasi mengenai perlindungan warisan budaya bawah air, sementara penemuan bangkai kapal oleh aktivitas klub selam amatir bersamaan dengan perkembangan peralatan SCUBA menjadi dasar pengembangan legislasi warisan budaya bawah air di Australia. Terlebih, sistem legislasi di kedua negara tersebut tidak hanya terfokus kepada usaha perlindungan semata, melainkan juga memberikan ilmu pengetahuan dan informasi yang dapat diperoleh dari aset sumber daya warisan budaya bawah air yang mereka miliki. Sebaliknya, pasca aktivitas pencurian dan pelelangan artefak *Geldermalsen* dalam jumlah besar secara ilegal, Indonesia lebih bereaksi terhadap kerugian ekonomi yang ditimbulkan daripada nilai-nilai dan informasi dan ilmu pengetahuan yang hilang dari insiden tersebut.

Perbedaan lain yang signifikan antara Indonesia dengan kedua negara tersebut yaitu kebijakan yang diambil oleh pemerintah masing-masing negara yang mendukung proyek penelitian terhadap temuan kapal-kapal karam di wilayah perairan mereka. Sebagai gambaran, otoritas berwenang di Australia berhasil melakukan penggalian dalam skala besar pertama peninggalan kapal kolonial, the *James Matthew*, bekerja sama dengan museum wilayah Australia Barat sekitar pada tahun 1970-an (Henderson 1977). Peran dari museum di sini yaitu untuk melakukan pengawasan dan pemeriksaan laporan pada situs dilakukannya penggalian tersebut yang berlangsung dalam kurun waktu 12 bulan.

Sementara itu di Belanda, lembaga berwenang terkait juga mengadakan proyek dalam skala besar, yang disebut dengan "*Slufter Project*" yang dilakukan di Rotterdam pada Tahun 1986 dan proyek penelitian di wilayah perairan Wadden. Lebih jauh, kedua negara mengadakan kerja sama yang disebut dengan *Australian Netherland Cooperation of the Dutch Shipwrecks* (ANCOGS) dalam rangka melakukan investigasi terhadap temuan empat kapal Belanda yang tenggelam di wilayah perairan Australia, meliputi *Zeewijk* (1727), *Vergulde Draeck* (1656), *Zuytdorp* (1712), dan *Batavia* (Stuart 1994, 9-19).

Di sisi lain, sistem dan otoritas terkait di Indonesia lebih didominasi oleh aktivitas pengangkatan dan pelelangan BMKT secara komersial. Terlebih, Indonesia tidak melakukan kerja sama penelitian dalam bidang arkeologi maritim seperti apa yang dilakukan oleh Australia dan Belanda. Dalam konteks tulisan ini, perlu dilakukan kerja sama baik dalam lingkup internal maupun eksternal terhadap penanganan koleksi-koleksi artefak yang tersimpan di gudang BMKT saat ini. Selain kebutuhan konservasi dan dokumentasi, otoritas yang memiliki kewenangan terkait perlu untuk melakukan publikasi ilmiah terhadap koleksi

temuan artefak dalam jumlah besar tersebut. Namun demikian, dalam melakukan publikasi ilmiah tersebut, perlu diperhatikan hal-hal yang berkaitan dengan etika dalam arkeologi maritim, khususnya temuan arkeologis yang diperoleh atau ditemukan melalui aktivitas ilegal yang menyebabkan hilangnya konteks dan asosiasi dari temuan tersebut (Manders 2012).

### 3. Penutup

Berdasarkan pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa Indonesia telah kehilangan nilai-nilai yang penting dan esensial dari kumpulan jenis artefak yang beraneka ragam yang diangkat dari penemuan-penemuan kapal karam bersejarah di beberapa wilayah perairan Indonesia. Nilai pengetahuan, sosial, dan ekonomis merupakan informasi penting yang hilang akibat dari rangkaian kegiatan pengangkatan secara komersial yang terjadi dalam kurun waktu 20 tahun ini. Terlebih, kegiatan pengangkatan yang dilakukan secara komersial tersebut telah menghilangkan prinsip yang paling penting dalam ilmu arkeologi, yakni konteks dan asosiasi. Hilangnya kedua prinsip terpenting tersebut menjadikan seluruh artefak yang diangkat tersebut kehilangan nilai arkeologis yang seharusnya dapat menghasilkan informasi yang berguna dan bahkan bermanfaat bagi seluruh khalayak.

Pada intinya, Pemerintah beserta otoritas yang berwenang tidak dapat disalahkan sepenuhnya dalam hal ini. Terlepas dari sistem legislasi yang masih belum jelas, dapat dikatakan bahwa para pemburu harta karun, baik individu maupun kelompok, telah berhasil meyakinkan pemerintah dan publik mengenai keuntungan yang diperoleh dari pengangkatan dan penjualan artefak. Sebagai satu-satunya profesi yang dapat mencegah aktivitas tersebut, arkeolog memiliki kewajiban dan tanggung jawab lebih untuk meyakinkan pemerintah agar memahami kerugian dan dampak negatif dari kegiatan pengangkatan dan pelelangan artefak terhadap generasi yang mendatang (Throckmorton 1990, 10).

Bersama dengan tulisan ini, penulis ingin mengajukan beberapa saran untuk meningkatkan performa dari sistem dan praktik manajemen sumber daya budaya maritim di Indonesia. Terhadap objek yang dibahas dalam tulisan ini, seluruh artefak yang disimpan di gudang BMKT di Cileungsi, Jawa Barat, perlu segera ditindaklanjuti secepatnya. Perekaman data *ex situ*, konservasi, dan publikasi ilmiah berdasarkan kaidah arkeologi yang berlaku merupakan hal penting yang harus segera diimplementasikan dengan pertimbangan kondisi dari artefak dalam jumlah masif tersebut yang masih belum tersentuh dan memiliki kondisi yang sangat rentan.

Terkait pengembangan sistem legislasi dan praktik manajemen warisan budaya maritim, pemerintah beserta otoritas berwenang terkait perlu meninjau dan mengkaji secara mendalam mengenai sistem dan praktik yang berlaku saat ini. Langkah moratorium yang telah diambil saat ini merupakan keputusan yang tepat dan perlu untuk ditindaklanjuti.

Pelestarian dan konservasi warisan budaya maritim Indonesia secara *in situ* merupakan kebijakan yang dapat diterapkan oleh Pemerintah. Dengan kata lain, dibutuhkan penguatan sistem hukum dan manajemen warisan budaya maritim yang terfokus kepada usaha perlindungan aset negara tersebut. Lebih jauh, Indonesia dapat mempertimbangkan untuk meratifikasi konvensi UNESCO tahun 2001 sebagai bentuk keseriusan Indonesia dalam skala global dan internasional.

Dalam rangka mewujudkan usaha pengamanan dan perlindungan warisan budaya maritim di seluruh wilayah perairan Indonesia, masih terdapat beberapa kendala yang dihadapi. Luasnya wilayah perairan, kondisi demografis, serta minimnya sarana dan prasarana penunjang pengawasan dan pengamanan di laut, mengakibatkan masih terjadinya beberapa aktivitas ilegal pencurian dan pengangkatan artefak dari bawah air oleh individu maupun kelompok kecil masyarakat di wilayah pesisir. Kendala-kendala tersebut dapat diatasi melalui sinergitas dan penyamaan persepsi antara pemerintah, instansi dan otoritas negara, peneliti, serta seluruh elemen masyarakat dalam melakukan pengamanan dan perlindungan terhadap seluruh peninggalan kebudayaan maritim Indonesia, khususnya artefak dan kapal-kapal bersejarah yang tenggelam yang masih belum teridentifikasi di seluruh wilayah perairan Indonesia. Hal ini dilakukan agar dapat mengembalikan peran dan fungsi seharusnya dari pemerintah suatu negara yaitu sebagai penjaga warisan budaya nasional yang dimilikinya (Green 2008:1603).

## Daftar Pustaka

- Flatman, J. (2007) The Origins and Ethics of Maritime Archaeology Part 1. *Public Archaeology* 6 (2), 77-97.
- Flecker, M. (2001) A Ninth-century AD Arab or Indian Shipwreck in Indonesia: First Evidence for Direct Trade with China. *World Archaeology* 3, 335-354.
- (2002) The Archaeological Excavation of the 10th Century Intan Shipwreck. *BAR International Series 1047*. Oxford, Archaeopress.
- (2002) The Ethics, Politics, and Realities of Maritime Archaeology in Southeast Asia. *The International Journal of Nautical Archaeology* 31 (1), 12-24.
- (2003) The thirteenth-century Java Sea Wreck: a Chinese cargo in an Indonesian ship. *The Mariner's Mirror* 89 (4), 388-404.
- Green, J. (2008) *Maritime Archaeology: A Technical Handbook*. Elsevier Inc.
- Hall, J. (2007) The Fig and the Spade: Countering the Deceptions of Treasure Hunters in *AIA Archaeology Watch*.
- Henderson, G. (1986) *Maritime Archaeology in Australia*. Nedland, University of Western Australia Press.

- Hosty, K. & Stuart, I. (1994) Maritime archaeology over the last twenty years. *Australian Archaeology* 39 (1), 9-19.
- Lenihan, D.J. (1983) *Rethinking Shipwreck Archaeology: A History of Ideas and Considerations for New Directions*. Dalam R. Gould (ed.) *Shipwreck Anthropology*. Albuquerque, University of New Mexico Press. hlm. 37–64.
- Manders R. M. *et al.* (2012) Significance Assessment. Dalam *Training Manual: for the UNESCO Foundation Course on the Protection and Management of Underwater Cultural Heritage in Asia and the Pacific*. Published by UNESCO Bangkok, Thailand.
- Muckelroy, K. (1978) *Maritime Archaeology*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Roscoe, P. (2008) The Comparative Method. *Religion Compass* 2/4/2008.
- Runyan, T. (2011) Management of Maritime Cultural Resources: An American Perspective in *Beyond the Site*, Ch. 41, 942–966.
- Staniforth, M. (1996) Tracing Artefact Trajectories following Chinese Export Porcelain. *Bulletin of the Australian Institute for Maritime Archaeology*, 20 (1), 13-18.
- (1987) The Casks from the Wreck of the William Salthouse. *Australasian Journal of Historical Archaeology*, 21-28.
- Throckmorton, P. (1990) *The World's Worst Investment: The Economics of Treasure Hunting with Real Life Comparisons*. Florida, Nova University.
- UNCLOS (1982) *The Law of the Sea*. Jamaica.
- UNESCO (2001) *Annex of the UNESCO Convention on The Protection of Underwater Cultural Heritage*. Paris.
- Wallace, S. (2011) *Contradictions of Archaeological Theory: Engaging Critical Realism and Archaeological Theory*. London and New York, Routledge.

### **Website**

- Liebner, H. H. (2014) *The siren of Nanhan/Cirebon a tenth-century trading vessel lost in the Java Sea*. Doctoral dissertation, PhD Thesis, University Of Leeds. final [diakses 5 May 2015].
- Pringle, H. (2013) Troubled Waters for Ancient Shipwrecks. *Science* 340, May 17. [online] Available from: <http://www.sciencemag.org>.



# Pelestarian Akar Budaya Bahari sebagai Daya Tarik Wisata Bahari: Budaya Bahari Kunci Mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Roby Ardiwidjaja dan Basuki Antariksa

*Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali. Ya, bangsa pelaut dalam arti seluas-luasnya. Bukan sekedar menjadi jongos-jongos di kapal, bukan. Tetapi bangsa pelaut dalam arti kata cakrawala samudra. Bangsa pelaut yang mempunyai armada niaga, bangsa pelaut yang mempunyai armada militer, bangsa pelaut yang kesibukannya di laut memandangi irama gelombang lautan itu sendiri. (Ir. Soekarno)*

## **Abstract**

*In the past, the territorial waters of Indonesia has an important role in the flow of local and international trade traffics. A variety of historical evidences of the existence of historical sunken ships in Indonesia and the influence of marine cultures from other countries indicate that Indonesia is indeed a maritime nation in the shaft of international shipping route in the past. It is said that approximately 75% of the toal area of Indonesia is the sea so Indonesia is known, among other things, as the maritime continent as well as the largest archipelagic country in the world. The extent of its territorial waters, the potency of its marine cultural diversity, and the richness of its marine resources have made Indonesia one of the largest maritime nation in the world, which roots of development and main income are based on the potency of its marine culture. The era of the current government has brought changes that articulate the vision, which focuses on Indonesian marine strategic thinking by implementing the Global Maritime Fulcrum, namely the development that is oriented to the sea.*

*This paper was prepared through literature study and aims to explore the problems and opportunities of tourism utilization to be made into a strategic tool for the preservation of the roots of maritime culture, especially in coastal areas and small islands. Developing small islands as tourist destination-based maritime culture will hopefully increase people's appreciation on cultural preservation in coastal communities, while also fostering economic activities based on the roots of maritime culture.*

**Keywords:** *marine tourism, roots of maritime culture, Global Marine Fulcrum*

**Kata kunci:** *wisata bahari, akar budaya bahari, Sumbu Bahari Global*

## 1. Pendahuluan

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas wilayah laut mencapai 5,8 juta km<sup>2</sup> dan panjang garis pantai 81.000 km, Indonesia memiliki kekuatan sumber daya kelautan yang luar biasa. Terbukti bahwa Indonesia dikenal antara lain sebagai benua keenam dunia dengan sebutan benua maritim, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, serta sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia. Dengan lebih dari 70% luas wilayahnya adalah laut, Indonesia dengan ribuan pulau di dalamnya dikaruniai keanekaragaman kekayaan sumber daya alam maupun budaya bahari yang unik dan alami. Sebagaimana diketahui, menurut BPS, Indonesia memiliki keanekaragaman kekayaan budaya seperti tinggalan Cagar budaya serta adat istiadat, kearifan lokal, tradisi dengan 742 bahasa dan dialek dari 1.128 suku bangsa, serta keanekaragaman non hayati dan hayati laut dengan terumbu karang yang mencapai sekitar 600 spesies dan 40 genera yang jauh lebih kaya dibanding Laut Merah. Belum lagi keberadaan tinggalan budaya bawah air atau disebut benda berharga asal temuan kapal tenggelam, telah menambah khasanah kekayaan potensi kelautan Indonesia.

Keberadaan potensi keanekaragaman tersebut seharusnya sudah sejak dulu memposisikan Indonesia menjadi dikenal sebagai negara yang memiliki kekuatan di laut melalui pembangunan nasional berbasis aset sumber daya bahari. Namun sampai saat ini aset tersebut masih belum dikelola dan dimanfaatkan dengan baik. Menyadari potensi kelautan Indonesia, pemerintahan era Jokowi kemudian mencanangkan visi pembangunan kedepan dengan menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Artinya, pembangunan ke depan diprioritaskan dari pembangunan yang berorientasi ke darat (*land based*) ke pembangunan yang berorientasi ke laut (*sea based*).

Salah satu upayanya adalah pengembangan wisata bahari yang berbasis pada pengelolaan dan pemanfaatan potensi keanekaragaman dan keunikan daya tarik alam budaya masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil (P3K) secara terpadu dan berkelanjutan. Dengan menjadikan kawasan P3K sebagai destinasi wisata bahari kelas dunia, diharapkan dapat diwujudkan terobosan pemerataan pembangunan, pengembangan konektivitas antar pulau, peningkatan kesejahteraan dan pengentasan kemiskinan, sekaligus memperkuat akar budaya bahari masyarakatnya dalam memandang laut sebagai halaman Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang harus dipertahankan secara mutlak.

## 2. Tinjauan Konseptual

Untuk memperkuat pemahaman bersama, diperlukan pengetahuan mengenai beberapa pengertian terkait pembangunan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, dilihat dari perspektif pengembangan wisata bahari di kawasan P3K.

## 2.1. Indonesia Poros Maritim Dunia

Kesejarah Indonesia telah membuktikan bahwa sejak masa lalu, wilayah laut Indonesia merupakan jalur lalu lintas yang ramai dilalui oleh kapal-kapal dari berbagai penjuru dunia, termasuk kapal-kapal Nusantara. Adanya kekuatan maritim kerajaan-kerajaan Nusantara dalam melakukan perdagangan khususnya rempah-rempah, telah membentuk masyarakatnya menjadi tangguh mencari kehidupan di laut. Salah satu bukti sejarah kepulauan Indonesia sebagai “perempatan” jalur pelayaran internasional masa lalu adalah banyaknya temuan benda tinggalan budaya bawah air berupa kapal tenggelam (*shipwreck*) Nusantara maupun asing yang diperkirakan banyak tersebar di wilayah perairan Indonesia. Namun, penjajahan kolonial telah menghilangkan kejayaan maritim Nusantara dengan mengubah kekuatan budaya bahari kekuatan budaya agraris yang dapat memenuhi kebutuhan penjajah akan rempah-rempah.

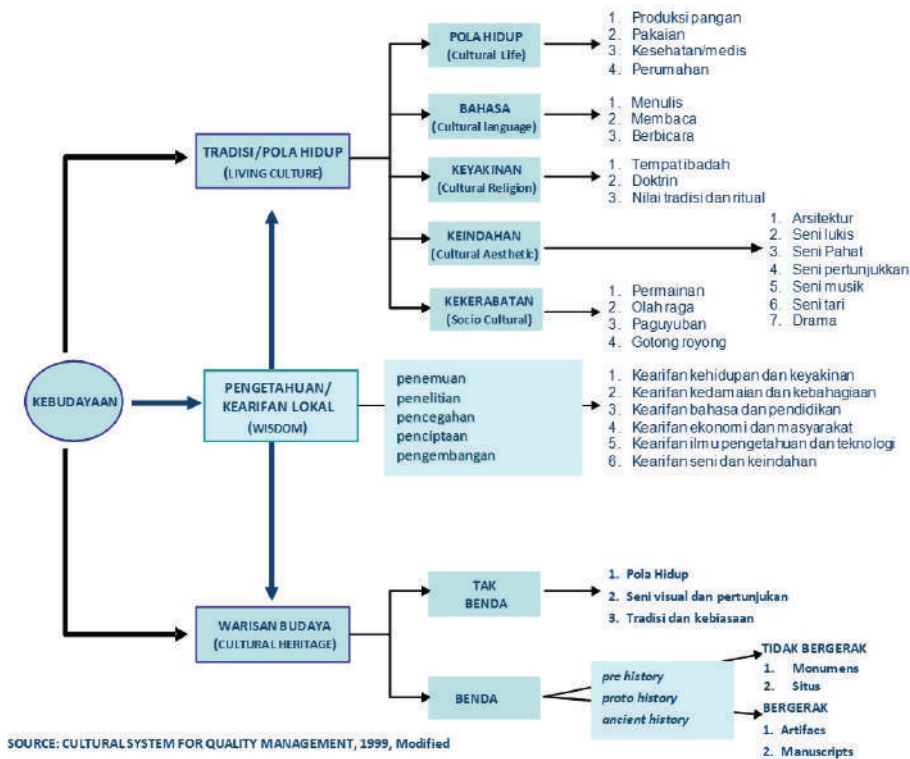
Letak Indonesia yang strategis dengan lebih dari 17 ribu pesisir dan pulau-pulau dan puluhan pulau kecil diantaranya terletak di perbatasan, memiliki arti penting dalam membangun kembali kekuatan baharinya. Untuk itu diperlukan kemampuan mengelola keanekaragaman sumber daya bahari di kawasan P3K dengan memposisikan pulau-pulau terdepan tidak saja sebagai pintu gerbang lalu lintas keluar masuknya aliran orang, barang dan jasa, akan tetapi juga sebagai garda terakhir (terdepan) yang menjaga dan melindungi kedaulatan NKRI dari intervensi ideologi, ekonomi, politik, sosial-budaya, dan pertahanan keamanan negara lain. Mengacu pada penjelasan Mahan, Indonesia sebenarnya telah memenuhi enam unsur kekuatan sebagai negara maritim yaitu kedudukan geografi, bentuk tanah dan pantainya, luas wilayah, jumlah dan karakter penduduk, serta sifat pemerintahannya. Selain itu, menurut Son Diamar (Anggota Dewan Kelautan Indonesia), Indonesia memiliki 4 (empat) titik strategis yang dilalui oleh 40% kapal dagang dari seluruh dunia, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makassar, sehingga memungkinkan dirinya menjadi pusat industri perdagangan dan pelayaran maritim dunia. Lebih jauh ditekankan, bahwa di Abad ke-21, pusat gravitasi dinamika geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia, dan secara geografis, geopolitik, maupun geo-ekonomi Indonesia berada di dalamnya.

## 2.2. Kepariwisata Berbasis Bahari

Pembangunan kepariwisataan sekarang (*new global of tourism*) dan ke depan bertumpu pada pembangunan kepariwisataan berkelanjutan (*sustainable tourism*) yang bukan lagi diposisikan sebagai tujuan akhir pembangunan ekonomi, tetapi harus diposisikan sebagai konsep/pendekatan/wahana/alat mencapai tujuan akhir pembangunan yang mampu melestarikan (melindungi, mengembangkan dan memanfaatkan) lingkungan (alam dan budaya) sebagai sumber daya tarik pariwisata; mampu memberdayakan dan mensejahterakan masyarakat secara berkelanjutan; memperkuat identitas dan karakter akar

budaya serta citra bangsa dan negara; serta mampu memperkuat pemahaman silang budaya guna meminimalisasi konflik dan memperkuat perdamaian antar etnis, daerah dan negara.

Menurut Vallega, wisata bahari yang merupakan bagian dari ekowisata, adalah jenis wisata minat khusus yang memiliki aktivitas yang berkaitan dengan kelautan, baik di atas permukaan laut (*marine*), kegiatan yang dilakukan di bawah permukaan laut (*submarine*), maupun kegiatan yang dilakukan di pesisir (*coastal*). Wisata bahari yang berlandaskan kepariwisataan berkelanjutan, merupakan suatu bentuk wisata minat khusus berbasis laut yang sangat erat dengan minat khusus terhadap pelestarian keberadaan, keutuhan dan keaslian lingkungan alam maupun budaya bahari yang ada di daerah tujuan wisata tersebut. Ciri wisatawan minat khusus (*niche market*) umumnya antara lain menginginkan kepuasan memperoleh pengalaman dan pengetahuan yang unik dan otentik, tidak menyukai kelompok massal, serta menyenangi interaksi dengan budaya lokal.



Bagan 1. Unsur dalam Sistem Kebudayaan

### 2.3. Pesisir dan Pulau-pulau Kecil

Berbicara pulau akan terkait dengan aspek teritori, kedaulatan, batas wilayah atau koloni dan sebagainya dari suatu negara. Menurut Gjetnes, pulau adalah...”*an area of land, which is permanently above high water mark*”. Mengacu pada Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982, pasal 121, disebutkan pulau adalah daratan yang terbentuk secara alami,

dikelilingi air, dan ada di atas permukaan air saat pasang. Beberapa ahli menambahkan bahwa pulau kecil adalah pulau yang berukuran kecil, yang secara ekologis terpisah dari pulau induknya dan memiliki batas yang pasti, terisolasi dari habitat lain, sehingga mempunyai sifat insular. Lebih lanjut Kay (1999) mengungkapkan wilayah pesisir adalah sabuk daratan yang berbatasan dengan lautan dimana proses dan penggunaan lahan di darat secara langsung dipengaruhi oleh proses lautan dan sebaliknya. Pengertian ini tergantung dari isu yang diangkat dan faktor geografis yang relevan dengan karakteristik bentang alam pantai.

Menurut Undang-Undang Nomor 27 tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, pulau kecil didefinisikan sebagai kumpulan pulau dengan luas kurang dari 2.000 km<sup>2</sup> atau lebar kurang dari 10 km beserta kesatuan ekosistem di sekitarnya yang terpisah dari pulau induk. Dalam mengelola dan memanfaatkan kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil beserta kesatuan ekosistemnya terpisah dan terisolir dari pulau induknya (mainland), dan membentuk habitat kehidupan unik yang peka perubahan yang disebabkan oleh alam maupun manusia.

#### **2.4. Budaya Bahari**

Peranan wilayah laut menjadi sangat penting bagi kehidupan bangsa dan negara. sebagai negara kepulauan sepatutnya memiliki budaya maritim yang kuat, baik dalam cara hidup masyarakat maupun kebijakan pembangunan nasionalnya. Lagu tentang nenek moyangku seorang pelaut, mengingatkan bahwa benar di masa lalu bangsa kita pernah jaya sebagai bangsa bahari. Data sejarah menjelaskan sejak abad ke-9 Masehi, bangsa Indonesia dengan kerajaan-kerajaan di Nusantara seperti kerajaan Sriwijaya, Samudra, Majapahit dan kerajaan Malaka yang bercorak maritim telah berlayar mengarungi lautan, ke Utara dan Barat hingga Madagaskar, ke Timur hingga Pulau Paskah. Sebagai negara kepulauan yang terletak pada perempatan jaringan lalu lintas laut yang menghubungkan dunia Timur dan Barat. Wilayah laut Indonesia telah lama menjadi arena aktivitas bangsa-bangsa lain seperti China, India dan Arab baik dalam bentuk perdagangan maupun perebutan pengaruh atau kekuasaan. Bukti tertulis tertua mengenai pemakaian perahu sebagai sarana transportasi laut tercetak dalam Prasasti Kedukan Bukit (16 Juni 682 Masehi) serta relief Candi Borobudur (abad ke-8 Masehi) menggambarkan beberapa bentuk kapal dan perahu yang banyak ditemukan di beberapa tempat nusantara, misalnya Sumatera.

Pada masa itu cara pandang masyarakat bangsa Indonesia sudah mampu menjadikan Maritim sebagai bagian utama dari kemajuan budaya, ekonomi, politik dan sosial dan pertahanan. Bahkan paradigma tersebut dimanifestasikan dalam bentuk adat istiadat dan tradisi yang memiliki nilai atau norma untuk dihayati dan dipelihara, bahkan dipatuhi oleh masyarakat khususnya masyarakat desa di kawasan pesisir hingga sekarang. Hasil konferensi UNESCO (2005) menyebutkan secara luas bahwa apa yang disebut budaya tidak hanya

didefinisikan sebagai seni pertunjukkan seperti musik, tari, teater atau lainnya seperti seni lukis, patung, sastra, bangunan dan sebagainya. Namun mencakup pengertian pada level lebih luas lagi sebagai komponen utama dalam menemukenali identitas manusia pada satu kelompok masyarakat, suku etnis, atau bangsa.

Pelestarian tradisi bagi masyarakat pesisir diyakini penting dilakukan, disamping itu tradisi yang tumbuh pada suatu masyarakat pada dasarnya juga menjadi aset atau modal sosial guna mewujudkan kualitas hidup dan kesejahteraan, sekaligus untuk menghadapi pengaruh budaya dari luar. Masyarakat nelayan suku bangsa Bugis dan Makassar misalnya, digambarkan sebagai masyarakat yang tinggal di P3K, yang pola hidup utamanya mencari ikan (nelayan) dengan perahu-perahu layar. Masyarakat ini telah mampu di bidang pelayaran penangkapan ikan, teknologi pelayaran, pembuatan perahu layar jenis Pinisi yang mampu mengarungi perairan sampai ke Srilangka dan Philipina untuk berdagang, usaha perdagangan dan aturan-aturan hukum dibidang perdagangan serta hukum niaga dalam pelayaran, memposisikan masyarakatnya berorientasi kebudayaan bahari sebagai sarana kehidupan kesehariannya. Strategi adaptasi yang menjadi bagian budaya bahari masyarakat Bugis-Makassar, dapat dilihat dalam konteks nilai-nilai, ideologi dan teknologi.

### **3. Wisata Bahari Indonesia**

Perairan Indonesia dengan ribuan pesisir dan pulau-pulau kecilnya (P3K), memiliki keanekaragaman kekayaan sumber daya alam dan budaya bahari unik yang berpeluang besar dimanfaatkan sebagai daya tarik wisata bahari. Oleh karena itu, Pemerintah maupun Pemerintah Daerah berupaya mengelola dan memanfaatkan sumber daya tersebut melalui pengembangan wisata bahari secara berkelanjutan dan terpadu dengan harapan kawasan P3K dapat dikembangkan sebagai destinasi wisata bahari bertaraf dunia.

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia di mana dua pertiga wilayah Nusantara terdiri dari perairan, terletak di kawasan khatulistiwa yang diapit oleh dua benua dan dua samudra serta menjadi jalur pelayaran strategis. Dengan kondisi tersebut maka corak geografis wilayah Indonesia apabila dipadukan dengan potensi sumberdaya bahari negara tetangga, sesungguhnya lebih luas dan indah dari pada Caribbean dan Mediteranian. Bahkan mempunyai nilai daya saing sebagai kawasan wisata bahari dalam skala Asia maupun dalam skala dunia.

Namun demikian, kebijakan otonomi daerah menyebabkan terjadinya distorsi dalam implementasinya. Saat ini, tuntutan pemanfaatan sumber daya bahari dalam rangka percepatan pembangunan daerah sekaligus peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD), sudah menjadi ajang bagi sebagian besar daerah dengan berbagai keterbatasan infrastruktur berlomba-lomba melakukan pembangunan berbasis kelautan dengan mengembangkan pariwisata berbasis bahari. Namun minimnya pengetahuan mengembangkan wisata



bahari di kawasan P3K di daerah, berdampak pada pemahaman dan cara pandang daerah yang memposisikan wisata bahari bukan sebagai alat pembangunan yang terpadu dan berkelanjutan, tetapi sebagai tujuan utama memperoleh keuntungan atau PAD dengan cara meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan sebanyak-banyaknya tanpa memperhatikan daya dukung lingkungan. Akibatnya fakta lapangan menunjukkan pembangunan kawasan P3K sebagai destinasi wisata bahari, tidak berjalan secara berkelanjutan dikarenakan antara lain:

- a. Kegiatan pariwisata yang sangat eksploitatif berdampak pada kerusakan ekosistem padang lamun, hutan bakau (sekitar 4,25 juta hektar rusak), serta terumbu karang (7% sangat bagus, 33% bagus, 46% rusak dan 14% kritis);
- b. Minimnya konektivitas antar pulau menyebabkan pembangunan kawasan P3K sebagai destinasi wisata bahari tidak berjalan optimal;
- c. Lemahnya penegakan hukum akibat aturan yang tidak jelas dan tumpang tindih, sertalemahnya peran kelembagaan yang berakibat melemahnya nilai akar budaya bahari;
- d. Minimnya melibatkan masyarakat lokal melalui pemberdayaan masyarakat guna menumbuh kembangkan kesadaran dan kemandirian mengelola nilai penting kawasan P3K sebagai upaya mempertahankan kelangsungan akar budaya bahari.

#### **4. Pengembangan Pariwisata Alat Pelestari Budaya Bahari**

Mewujudkan visi Pemerintah membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia memerlukan kesamaan pandang dan komitmen bersama semua komponen bangsa untuk memprioritaskan pada mengembangkan potensi kelautan sesuai keahlian di bidangnya masing-masing. Salah satunya adalah dengan memanfaatkan pariwisata sebagai alat untuk mengembangkan pelestarian budaya bahari di kawasan P3K sebagai daya tarik wisata bahari.

Pengembangan destinasi wisata berbasis bahari sangat bertumpu pada pengelolaan sumber daya lokal mulai dari sumber daya pariwisata itu sendiri sampai pada pengembangan sarana, prasarana, hingga suprasarana yang ramah lingkungan. Terjaganya keberadaan keanekaragaman lingkungan alam dan budaya bahari di kawasan P3K, dipastikan selain menjadi magnet daya tarik yang memotivasi wisatawan nusantara maupun mancanegara berkunjung, juga akan memudahkan pemerintah mewujudkan secara berkelanjutan kawasan P3K sebagai destinasi wisata bahari kelas dunia. Oleh karena itu, strategi membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia melalui pengembangan yang terpadu dan berkelanjutan kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil sebagai destinasi wisata bahari, harus dirumuskan secara holistik.

Pariwisata berkelanjutan dapat menjadikan daya tarik laut bukan sekedar tempat orang untuk melakukan wisata bahari saja, tetapi juga memberikan pemahaman tempat

mencari nafkah dan menjadi “tempat tinggal” masyarakat lokal. Pandangan ini sesuai dengan pendapat yang disampaikan oleh G. Nagle (1999) bahwa:

*“... holiday destinations are not paradise: they are where other people live and work. Attempting to balance the demands of the tourist (the consumer with money), the needs of the environment and the social and economic needs and rights of the local people constitutes a difficult task for any authority or organisation”*

Oleh karena itu, seharusnya konsep Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dalam konteks kepariwisataan diartikan sebagai keberhasilan Indonesia menjadi negara yang memanfaatkan potensi daya tarik alam dan budaya bahari melalui prinsip-prinsip berkelanjutan.

#### **A. Arah Pengembangan**

- a. Layak secara budaya (*culturally appropriate*). Pembangunan pariwisata berbasis bahari di kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil dilakukan melalui pendekatan yang mengacu dan memperkuat norma dan nilai akar budaya bahari masyarakat setempat.
- b. Dapat diterima secara sosial budaya (*socially accepted*). Pembangunan pariwisata berbasis bahari di kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil dapat diterima dalam kehidupan sosial dan budaya bahari sehari-hari masyarakat setempat.
- c. Pelibatan masyarakat (*people centered*). Pembangunan pariwisata berbasis bahari di kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil menekankan pada azas dari, untuk dan oleh masyarakat setempat sebagai pusat penerima manfaat dalam memperoleh kesempatan kerja dan usaha, mengentaskan kemiskinan, dan memperkuat akar budaya bahari.
- d. Adil (*undiscriminative*). Pembangunan pariwisata berbasis bahari di kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil harus mampu memberi keseimbangan pemerataan, kesetaraan dan pelibatan masyarakat setempat dalam membangun pilar kesejahteraan, penguatan akar budaya serta pelestarian lingkungan.
- e. Pro lingkungan (*environmentally sound*). Kawasan P3K bersifat sensitif terhadap perubahan, oleh karenanya pengembangan wisata bahari harus diposisikan sebagai alat pelestarian (perlindungan, pengembangan dan pemanfaatan) keanekaragaman sumber daya alam dan budaya yang ada secara berkelanjutan.

#### **B. Prinsip Pengembangan**

Destinasi Wisata Berkelanjutan. Kawasan P3K yang sensitif dengan keanekaragaman daya tariknya baik alam maupun budaya, perlu dikembangkan dengan melihat berbagai aspek yang mengandung nilai penting bagi semua pihak (*stakeholder*):

- a. Aspek ekologi. Kawasan P3K merupakan satu kesatuan lingkungan yang memiliki nilai daya tarik keanekaragaman ekologi terumbu karang, hutan bakau dan padang lamun serta budaya bahari masyarakat pesisir.
- b. Aspek sosial dan budaya. Kawasan P3K memiliki hubungan yang sangat erat dengan kehidupan budaya masyarakat yang mencerminkan nilai sosial dan akar budaya bahari.
- c. Aspek ekonomi. Kawasan P3K dengan keanekaragaman potensi sumber dayanya memiliki nilai ekonomi khususnya bagi masyarakat setempat (pesisir).
- d. Edukasi. Kawasan P3K dengan keanekaragaman sumber dayan alam dan budayanya, adalah suatu laboratorium yang memiliki nilai edukasi dan interpretasi (*story telling*) ilmu pengetahuan kebaharian.
- e. Rekreasi. Keanekaragaman daya tarik lingkungan alam dan budaya yang unik dan alami di kawasan P3K, memiliki nilai rekreasi bagi wisatawan nusantara maupun mancanegara untuk berkunjung
- f. Estetika. Keserasian dan keindahan bentang dan gejala alam yang alami di Kawasan P3K, memiliki nilai estetika bagi masyarakat dan pengunjung,
- g. Pertahanan dan Keamanan. Kawasan P3K dengan pulau-pulau kecil terdepan (terluar) yang terhubung oleh laut merupakan satu kesatuan wilayah, yang memiliki nilai pertahanan dan keamanan bagi kedaulatan NKRI.

### C. Pemetaan dan Penilaian

Salah satu penentu kepuasan wisatawan dalam melakukan perjalanannya adalah daerah tujuan atau destinasi wisata. Seringkali wisatawan kecewa karena produk yang dipasarkan oleh destinasi yang mencakup antara lain layanan, jasa dan daya tarik tidak sesuai (*mismatch*) kebutuhan dan ekspektasi perolehan kepuasan wisatawan terhadap pengalaman dan pengetahuan yang unik dan otentik. Tren pariwisata ke depan sangat memperhatikan aspek keberlanjutan, pelestarian warisan budaya, dan konservasi lingkungan alam yang alami, disamping perubahan pengemasan produk yang bersifat hanya aktivitas hiburan ke pengemasan aktivitas yang menawarkan pengalaman dan pengetahuan (*real experiences*) wisatawan secara aktif, semi aktif maupun pasif dengan tetap memperhatikan otentisitas daya tarik serta interpretasi lingkungan (*story telling*) yang menarik. Faktor-faktor tersebut sudah tentu menjadi landasan strategis daerah melakukan pemetaan dan penilaian terhadap berbagai potensi mulai dari atraksi dan aktivitas, aksesibilitas, amenitas hingga pasar sebagai bahan dasar mengemas keterkaitan antar produk wisata yang mampu memperkuat budaya bahari yang tersebar di kawasan P3K, dan sekaligus mendorong meningkatnya arus pelayaran baik nasional maupun internasional di wilayah perairan Indonesia.

Untuk itu perlu diciptakan produk wisata berbasis budaya bahari yang dikemas sedemikian rupa untuk mampu memberikan pengalaman unik dan pengetahuan otentik kepada wisatawan, sekaligus meningkatkan apresiasi semua pihak berkepentingan khususnya masyarakat lokal terhadap kehidupan sosial budaya yang menjadi keseharian, melalui pemetaan (*mapping*) dan penilaian (*assessment*) potensi daya tarik unsur-unsur sistem kebudayaan masyarakat pesisir meliputi:

- a. Pola hidup. Sumber daya budaya bentuk ini menyangkut daya tarik lingkungan alam, sosial dan binaan, yang terintegrasi secara menyeluruh sebagai satuan pola hidup beserta isinya. Pola hidup keseharian masyarakat pesisir seperti nelayan mencari ikan di laut atau cara menangkap ikan di laut dan sebagainya, dapat dikemas menjadi produk wisata bahari yang menampilkan dan menjelaskan daya tarik kehidupan keseharian masyarakat pesisir. Mengemas wisata bahari dari daya tarik peralatan yang digunakan suku Bugis dalam melaut misalnya, mulai dari peralatan menangkap ikan berupa jala (rompong dan batang), bagang, bunre, bubu dan tua (racun), kemudian jenis-jenis perahu yang digunakan (lepa-lepa, pinisi, lambo, dan lain-lain), hingga tradisi rompong yang diberlakukan untuk memberi hak pengelolaan atau pemanfaatan sumberdaya perikanan di suatu kawasan yang batas-batasnya telah ditentukan berdasarkan kesepakatan adat (Wahyudin 2003, 11).
- b. Tradisi. Potensi daya tarik sumber daya budaya ini berupa manifestasi keyakinan masyarakat yang diwujudkan dalam bentuk upacara berkaitan dengan keagamaan tertentu (patrol, rangda, penguburan, melabuh, khitanan, tabut, perkawinan, peresean, dsb.), pementasan (tari-tarian, pantun, rebana, didong, rebana ketimpring, sambrah, sandiwara dsb.) dan adanya atraksi permainan anak. Tradisi ini dapat dikemas menjadi produk wisata bahari yang menampilkan dan menjelaskan daya tarik adat istiadat, tradisi dan kearifan lokal masyarakat pesisir. Misalnya daya tarik masyarakat pesisir di Ambon dengan kelembagaan sasi, masyarakat pesisir di NTB dengan kelembagaan tradisional *Awig-awig*, serta daya tarik masyarakat pesisir di Sangihe Talaud dengan kelembagaan Maneeh.
- c. Benda budaya. Potensi daya tarik sumber daya budaya ini berupa sumber daya budaya kebendaan Potensi benda budaya ini selanjutnya dapat dikemas menjadi produk wisata bahari yang menampilkan dan menjelaskan daya tarik kehidupan sosial budaya masyarakat pesisir yang dimanifestasikan dalam keanekaragaman bentuk kebendaan. Misalnya mengemas potensi daya tarik peninggalan sejarah (bangunan kuno, kompleks bangunan kuno, kota tua, candi, tempat ibadah, moda transportasi laut dan sebagainya) yang ada pada masyarakat. Termasuk juga kompleks keyakinan (makam yang dikeramatkan, candi, gereja, mesjid, wihara, klenteng dsb.) serta benda kerajinan, peralatan rumah tangga dan kesenian.

#### **D. Pemberdayaan Masyarakat**

Pilar pembangunan pariwisata berkelanjutan memiliki makna bahwa konsep penyelenggaraan pariwisata dilakukan dari, untuk dan oleh masyarakat. Mengacu pada konsep ini pemerintah bersama dengan para pemangku kepentingan, berupaya melibatkan secara aktif peran masyarakat setempat dalam mengembangkan destinasi pariwisata termasuk pariwisata bahari di kawasan P3K, melalui program pemberdayaan masyarakat. Tujuannya agar masyarakat mempunyai rasa memiliki serta dapat secara mandiri menyelenggarakan pariwisata di wilayahnya sesuai dengan tradisi keseharian dan kehidupan sosialnya.

Keterlibatan masyarakat setempat dalam mengembangkan wisata bahari di kawasan P3K dengan mengelola dan mengemas keanekaragaman daya tarik budaya bahari, merupakan kunci sukses melestarikan budaya bahari sebagai dasar menjadikan Indonesia menjadi poros maritim dunia. Oleh karena itu, pemberdayaan masyarakat khususnya masyarakat desa pesisir di bidang wisata bahari menjadi sangat penting karena:

- a. Masyarakat perdesaan khususnya desa pesisir, adalah masyarakat yang masih mempertahankan dengan baik tradisi dan adat istiadat bahari ke Indonesiaan,
- b. Masyarakat desa (pedalaman dan pesisir) hakekatnya merupakan garda terakhir bangsa dalam melestarikan budaya ke Indonesiaan.
- c. Jumlah desa seluruh Indonesia, sebanyak 10.664 desa dari k 75.410 jumlah keseluruhan desa di Indonesia, dikategorikan sebagai desa pesisir, dan sebanyak 70% dari desa yang ada di Indonesia, dikategorikan sebagai desa miskin.
- d. Pariwisata berbasis budaya bahari ke depan, seharusnya dapat dijadikan alat khususnya bagi 10 ribu lebih desa pesisir untuk memperkuat budaya bahari sebagai identitas masyarakat di negara kepulauan sekaligus menjaga wilayah kedaulatan NKRI.
- e. Revitalisasi pemanfaatan pulau terdepan. Memanfaatkan pulau kecil terdepan atau terluar bukan sebagai pulau penanda batas teritorial NKRI, tetapi difungsikan kembali dengan cara dikembangkan sebagai pulau terdepan/terluar yang memiliki keanekaragaman daya tarik wisata baik alam, budaya maupun binaan.

#### **E. Kebijakan**

Untuk mendukung visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, kegiatan wisata bahari di Indonesia harus diarahkan untuk meningkatkan kecintaan masyarakat di tanah air sendiri terhadap laut dalam segala aspeknya, meningkatkan pendidikan terkait kebaharian, serta memperkuat upaya pelestarian warisan budaya bahari dan pengelolaan potensi kelautan. Oleh karena itu dalam mengembangkan wisata bahari di kawasan P3K, Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan, Undang Undang nomor 11 tentang Cagar Budaya serta Undang-Undang Nomor 6

tahun 2014 tentang Desa perlu diacu sebagai payung hukum dalam kegiatan wisata bahari di kawasan pesisir dan pulau kecil.

Lebih jauh lagi pengembangan kawasan P3K sebagai destinasi wisata berbasis bahari diatur secara lebih rinci dalam peraturan pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025 (RIPPNAS). Namun perlu diperjelas dalam bentuk aturan teknis yang lebih operasional terkait wisata bahari yang dikelompokkan dalam 3 area pengembangan wisata bahari yaitu wilayah permukaan laut (*marine*), wilayah di bawah/dasar laut (*sub marine*) serta khususnya wilayah pesisir (*coastal*),

## 5. Penutup

Mendeklarasikan diri sebagai “poros maritim dunia” berarti sama dengan mengeluarkan pernyataan bahwa Indonesia adalah yang terbaik dunia dalam bidang kemaritiman. Artinya, Indonesia adalah lebih baik dari negara adidaya AS, atau bahkan Inggris yang pernah menjadi raja lautan hingga sebelum berakhirnya Perang Dunia II. Dapat disimpulkan pula bahwa pernyataan tersebut mengandung makna bahwa Indonesia akan menjadi “raja lautan”. Masalahnya kemudian adalah apakah pernyataan ini sekedar merupakan ungkapan emosional sesaat – seperti yang selalu dilakukan oleh kebanyakan orang Indonesia – atau merupakan visi yang benar-benar akan diwujudkan dalam jangka panjang.

Jika deklarasi tersebut benar-benar akan diwujudkan secara berkelanjutan, maka ditinjau dari aspek kebijakan diperlukan pendekatan yang bersifat holistik. Sektor pariwisata tidak akan mungkin dapat mewujudkannya tanpa disertai berbagai aktivitas pendukung dari berbagai instansi Pemerintah lainnya. Jika pendekatan kebijakan masih dilakukan secara parsial, maka bangsa Indonesia tidak perlu bermimpi lebih jauh untuk menjadi poros maritim dunia. Hal tersebut membuktikan pula kebenaran pendapat mantan Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa, Javier Pérez de Cuellar dua puluh tahun yang lalu, bahwa sebenarnya kebijakan pembangunan umum sebuah negara yang akan menjamin keberhasilan pembangunan kepariwisataan, bukan sebaliknya: *“It has also become increasingly clear that it is not tourism that leads to development but a country’s general development that makes tourism profitable.”*

Adapun rekomendasi dalam upaya pelestarian akar budaya bahari sebagai daya tarik wisata bahari dan sekaligus mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, antara lain perlu dibangun pemikiran umum (*common ground*) yang disepakati bersama stakeholder bahwa pengembangan wisata bahari tidak semata-mata hanya untuk meningkatkan lapangan kerja, kesempatan usaha serta perolehan pendapatan. Namun lebih penting lagi bahwa pengembangan wisata bahari adalah sebagai alat efektif dalam memupuk dan menanamkan



rasa cinta tanah air, menumbuhkan rasa memiliki dan pada gilirannya tumbuh rasa bangga memperkuat citra bangsa sebagai destinasi wisata bahari dunia, sekaligus memperkuat identitas sebagai bangsa bahari yang mampu mengelola wilayah perairan NKRI sebagai poros maritim dunia.

## Daftar Pustaka

- Ardiwidjaja, Roby (2005) Pariwisata Berkelanjutan “dari Derawan dan Sekitarnya untuk” Ekowisata. *Jurnal Ilmiah Kebudayaan dan Pariwisata*.
- (2013) *Tahapan Pengembangan Kawasan Pesisir dan Pulau-pulau Kecil (P3K): P3K Sebagai Destinasi Wisata Berbasis Bahari*. Yogyakarta, Kepel Press.
- (2014) *Pariwisata Perdesaan: Geostrategi Pembangunan Pariwisata Indonesia ke Depan*, Laporan Penelitian Mandiri. Jakarta, Puslitbang Kepariwisata, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif.
- Badan Pendidikan dan Penelitian Kesejahteraan Sosial (2012) *Analisis Data Kemiskinan Berdasarkan Data PPLS 2011*. Jakarta-Indonesia, Kementerian Sosial.
- BAPPENAS (2002) *Pengelolaan Sumberdaya Alam dengan Strategi Kemitraan*, Naskah Kebijakan, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, Jakarta.
- Biro Pusat Statistik, 2011. *Perkembangan Beberapa Indikator Utama Sosial-Ekonomi Indonesia*. Katalog BPS/BPS Catalogue: 3101015. Badan Pusat Statistik, Jakarta-Indonesia.
- BPS, 2011. *Perkembangan Beberapa Indikator Utama Sosial-Ekonomi Indonesia, Agustus 2011*. Katalog BPS: 3101015 Badan Pusat Statistik, Jakarta-Indonesia. hlm. 47-52.
- Commonwealth Parliamentary Association (CPA) (2004) *Guidelines on Biodiversity and Tourism Development*, 24th Commonwealth Parliamentary Conference of Members from Small Countries, September 2004, Quebec City, Canada.
- Cooper, Chris, John Fletcher, David Gilbert, and Stephen Wanhill (1996) *Tourism Principles and Practice*. Malaysia, Longman Group Limited.
- de Cuéllar, P. (1996) *Global Tourism: A Genuine Expression of Our Culture*. Dalam W. Nuryanti (ed.) *Tourism and Culture: Global Civilization in Change?*. Yogyakarta, Gajah Mada University Press.
- Dahuri R. 1998. *Pendekatan Ekonomi-Ekologis Pembangunan Pulau-Pulau Kecil Berkelanjutan*. *Prosiding Seminar dan Lokakarya Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil di Indonesia*. Jakarta, Dit. Pengelolaan Sumberdaya Lahan dan Kawasan, TPSA BPPT, CRMP USAID.
- Gjetnes, M. (2001) *The Spratlys: Are They Rocks or Islands?* *Ocean Development and International Law* 32(2), 191-204.

- Gunn, Clare, (1998) *Tourism Planning*, Taylor and Francis. 2nd edition. USA, New York.
- Hildebrand and Norrena (1992) dalam Kay (1999).
- Indroyono, Soesilo (2000) Peranan Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam. Diskusi Panel: Harta Karun Bawah Air: Tantangan Bagi Arkelogi, Gedung Gramedia, Jakarta.
- Mahan dalam Zuhdi, Susanto (2006) Laut Sebagai Pusat Peradaban dan Pemersatu Bangsa: Masalah dan Prospeknya. *Buletin Kanjoli* (2012) 6(5), 35-42.
- Kay, Robert dan Jackie Alder (1999) *Coastal Planning and Management*, E & FN SPON. New York, An Inprint of Routhledge.
- Luigi, Cabrini (2004) Trend of International Tourism, 13th Central European Trade Fair, WTO.
- Singgih, Tri Sulistyono (2003) *The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s- 1 970s*. Leiden.
- The Fine Art Department (FAD) of Thailand (1999) *Cultural System: For Quality Management*. Bangkok, Thailand.
- Vallega Adalberto (2000) *Integrating Information in Coastal Zone Management: The Role of Coastal GIS*, University of Genoa, Stradone di Sant'Agostino 37, 16123 Genoa, Italy.
- World Tourism Organization (WTO) (2006) *Indicator of Sustainable Development for Tourism Destinations*. Spain, Madrid. hlm. 7-8.
- Yunelimeta (2008) Pembangunan Pedesaan dalam Konteks Agropolitan, Desentralisasi, dan Otonomi Daerah di Indonesia, Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota. Universitas Dipenogoro, Semarang.

### **Website**

- Anda, Riny R. (2014) Wawasan Sosial Budaya Maritim: "Sejarah Maritim Indonesia". Makalah, Program Studi Agroteknologi, Fakultas Pertanian Universitas Hasanuddin. <https://www.academia.edu/people/search?utf8=%E2%9C%93&q=sejarah+kemaritiman+Indonesia>. [Diunduh Maret 2016].
- Arief, A. Adri Budaya Bahari Sebagai Budaya Lokal Masyarakat Nelayan Bugis-Makassar <https://www.scribd.com/doc/21108279/Budaya-Bahari-Sebagai-Budaya-Lokal-Masyarakat-Nelayan-Bugis>. [Diunduh Maret 2017].
- Memiliki Empat Titik Strategis, Indonesia Mampu Menjadi Poros Maritim Dunia (2014) (<http://www.itb.ac.id/news/4550.xhtml>). [Diakses 28 April 2015].
- Nagle, G. (1999) Focus on Geograpy-Tourism, leisure and Recreation. 2ed. Nelson Thornes. <https://www.slideshare.net/assignmentprime/business-plan-assignment-sample-help>. [Diunduh Januari 2017].

Pidato Presiden Joko Widodo memaparkan visi Indonesia untuk menjadi negara poros maritim dunia di ajang KTT Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar, Kamis 13 November 2014. <http://dunia.news.viva.co.id/news/read/558043-pidato-lengkap-jokowi-di-ktt-asean-soal-poros-maritim>. [Diunduh April 2015].

Wahyudin (2003, 11) dalam Andreirshanto (2016). Sistem mata pencaharian nelayan pada masyarakat suku bugis ditinjau dari teori difusi kebudayaan. <https://andreirshanto.wordpress.com/2016/04/07/sistem-mata-pencaharian-nelayan-pada-masyarakat-suku-bugis-ditinjau-dari-teori-difusi-kebudayaan>. [Diunduh Januari 2017].

**Roby Ardiwidjaja**  
Pusat Penelitian dan Pengembangan Kepariwisata, Kementerian Pariwisata  
[r\\_ardiwidjaja@yahoo.com](mailto:r_ardiwidjaja@yahoo.com)

**Basuki Antariksa**  
Pusat Penelitian dan Pengembangan Kepariwisata, Kementerian Pariwisata  
[antariksa.basuki@gmail.com](mailto:antariksa.basuki@gmail.com)

# *Sandeq Race*: Eksistensi Ketangguhan Pelaut Mandar

Retno Handini dan Muhammad Ridwan Alimuddin

## **Abstract**

*Mandar on the west coast of West Sulawesi has strong potential as a marine tourism destination. The potential is supported by enchanting natural beauty, abundant marine wealth and the uniqueness of the sandeq boat. Sandeq boat (lopi sandeq) is a type of shaded sailboat that has long been used by Mandar fishermen to find fish or as a means of inter-island transportation. Along with the development of the era, sandeq which was originally to find fish was displaced by motorized boats. Sandeq Race is one of the efforts of concern for sailors and observers of Mandar to preserve the boat inheritance of their ancestors. Sandeq Race not only proves the resilience of the Mandar People as an accomplished sailor but also a maritime tourism destination. The research method used in this study is observation and interview. The purpose of writing this paper is to further understand the Maritime culture of the Mandar people through Sandeq Race.*

**Keywords:** boat, Sandeq, Mandar

**Kata kunci:** perahu, Sandeq, Mandar

## **1. Pendahuluan**

Sebagai negara kepulauan, Indonesia yang tujuh puluh lima persen wilayahnya berupa laut memiliki potensi wisata bahari yang sangat menjanjikan. Kondisi geografis Indonesia yang sebagian besar berupa perairan telah melahirkan pelaut-pelaut tangguh Nusantara antara lain Bugis (Pelras 2006), Mandar (Alimuddin 2005) dan Bajo (Zacot 2008). Namun sayang sebagian besar potensi yang ada belum dikelola dengan baik. Hanya beberapa tempat di Indonesia yang pengelolaan wisata baharinya cukup profesional antara lain Raja Ampat, Wakatobi, Manado, dan Tanjung Benoa.

Salah satu kawasan maritim yang cukup potensial sebagai destinasi wisata bahari namun belum dikelola dengan baik adalah Kabupaten Polewali Mandar, Sulawesi Barat. Polewali Mandar memiliki pesona alam yang sangat indah dan kekayaan laut yang melimpah, modal dasar yang menjadi tujuan utama wisata bahari. Jika wisata bahari Raja Ampat, Bali, Selayar, Wakatobi, dan Banda lebih dikenal karena *diving*-nya sementara wisata bahari Lombok, Labuhan, dan Mentawai, dikenal karena *surfing*-nya, maka keunikan Polewali Mandar adalah karena memiliki tradisi perahu tradisional *sandeq*.

Kebudayaan Bahari yang menjadi kebanggaan Bangsa Indonesia yang pernah berjaya sejak sebelum kedatangan bangsa-bangsa Eropa memang harus dibangkitkan kembali. (Utomo 2016). Lukisan-lukisan berupa gambar-gambar perahu di dinding-dinding gua prasejarah di Indonesia membuktikan bahwa perahu sudah menjadi alat transportasi sejak masa prasejarah. (Roder 1938, Roder 1959, Soejono 1984). Demikian juga dengan pahatan-pahatan relief berbentuk perahu di beberapa candi menunjukkan peranan perahu sebagai bagian dari kebudayaan Indonesia (Sukendar 2002).

Pemahaman tentang tradisi *sandeq* diharapkan memperkaya wawasan kita tentang kehebatan nenek moyang Austronesia dalam mengarungi lautan. (Handini 2017). Makalah ini menitikberatkan pada kegiatan *sandeq race* sebagai salah satu upaya nelayan Mandar melestarikan warisan nenek moyang sekaligus untuk membuktikan ketanggungan mereka sebagai pelaut ulung di Nusantara.

## **2. Sandeq dan Sandeq Race**

Orang Mandar merupakan penduduk asli Sulawesi Barat yang saat ini banyak menghuni wilayah Polewali Mandar, Mamuju dan Majene. Sesuai dengan lingkungan alamnya yang berbatasan dengan laut luas. Mandar adalah satu-satunya suku bahari di Indonesia yang langsung dihadapkan ke laut dalam terbuka tanpa gugusan pulau (Alimuddin 2005). Sejak permulaan abad 16 di wilayah ini telah ada 14 kerajaan yang kemudian bersatu membentuk konfederasi yang melahirkan Sipamandar (saling memperkuat). Sejak saat itu seluruh bekas kerajaan tersebut dinamakan Mandar (kuat) (Melalato 1995).

Masyarakat Mandar mayoritas beragama Islam dengan mata pencarian utama sebagai nelayan. Kehidupan mereka sebagai pelaut tangguh merupakan warisan nenek moyang. Mereka terbiasa menangkap ikan dengan perahu-perahu layar berukuran kecil selama beberapa hari. Kepandaian mereka membaca arah angin, cuaca dan musim ikan dipelajari secara turun temurun. Mereka mahir menentukan arah dengan panduan rasi bintang di langit. Mereka juga piawai memprediksi kapan badai akan datang berdasarkan gugusan awan yang ada. Posisi gerombolan ikanpun bisa mereka pelajari dari warna laut.

Suku Mandar sejak lama dikenal sebagai pelaut tangguh yang seringkali melintas batas teritorial dalam mencari ikan. Mereka melakukan perjalanan melintas laut menyeberang ke pulau-pulau lain, sehingga tidak mengherankan jika kemudian ditemukan pemukiman suku Mandar di pulau Kalimantan, terutama di Kalimantan Selatan dan Kalimantan Timur.

Salah satu bukti tingginya kebudayaan maritim Polewali Mandar di masa lalu adalah keberadaan perahu *sandeq*. *Sandeq (lopi sandeq)* adalah jenis perahu layar bercadik yang telah lama digunakan untuk mencari ikan atau sebagai alat transportasi antar pulau oleh nelayan Mandar, dan identik dengan Suku Mandar. Selama ratusan tahun *sandeq* digunakan untuk melaut atau sebagai alat transportasi antar pulau.

Pelaut Mandar adalah pemburu telur ikan terbang yang handal. Sampai sekarang telur ikan terbang merupakan favorit nelayan Mandar karena memiliki nilai ekonomi cukup tinggi di pasaran lokal antara 300.000-400.000 per kg. *Sandeq* adalah jenis kapal yang sangat sesuai bagi perburuan telur ikan terbang. Hasil yang didapat nelayan jika bernasib baik dapat membawa pulang ratusan kilogram telur ikan terbang.

Nama "*sandeq*" berasal dari bahasa Mandar yang berarti "runcing". Bentuk *sandeq* memang ramping dengan ujung yang runcing. Ukuran *sandeq* bervariasi, dengan lebar lambung berkisar antara 0,5 - 1,5 meter dan panjang 5 - 15 meter, dengan daya angkut mulai dari beberapa ratus kilogram hingga 2 ton lebih, bentuknya yang ramping menjadikannya lebih lincah dan lebih cepat dibandingkan dengan perahu layar lainnya. Selain lincah dan cepat, *sandeq* juga dapat berlayar melawan arah angin, yaitu dengan teknik berlayar zig zag (dalam bahasa Mandar disebut sebagai "*Makkarakkayi*").

*Sandeq* yang menjadi kebanggaan masyarakat Mandar, memiliki bentuk yang cantik, di bagian kiri dan kanan dipasang cadik dari bambu sebagai penyeimbang, mengandalkan dorongan angin yang ditangkap layar berbentuk segitiga, mampu dipacu hingga kecepatan 15-20 Knot atau 30-40 Km perjam. Bentuk perahu *sandeq* dibuat dengan desain ramping dan ringan karena *sandeq* diciptakan sebagai perahu yang cepat. Nelayan yang menggunakan perahu *sandeq* mempunyai target tangkapan ikan terbang, ikan tuna maupun jenis ikan pelagis, yang memang membutuhkan perahu kecil yang kencang. (Handini 2017).

Perahu *sandeq* konon merupakan perahu layar tradisional yang tercepat di dunia (Alimudin 2009). Horst H Liebner, peneliti *sandeq* asal Jerman menilai tidak ada perahu tradisional yang sekuat dan secepat *sandeq* yang menjadi perahu tradisional tercepat di Austronesia (Alimuddin 2009). Dibandingkan dengan perahu-perahu layar bercadik tradisional hasil warisan nenek moyang berpenutur Bahasa Austronesia yang ditemukan di berbagai belahan dunia, *sandeq* merupakan perahu yang tercepat.

*Sandeq* juga sanggup bertahan menghadapi angin dan gelombang saat mengejar kawanan ikan tuna. Saat musim ikan terbang bertelur, nelayan menggunakan *sandeq* untuk memasang perangkap telur dari rangkaian daun kelapa dan rumput laut, atau berburu rempah-rempah hingga Ternate dan Tidore untuk dibawa ke bandar Makassar.

Seiring berjalannya waktu, *sandeq* pun mulai tergerus. Teknologi mesin telah menggantikan fungsi layar, sementara bensin telah mengganti fungsi dayung. *Sandeq* pun secara perlahan mulai ditinggalkan oleh nelayan Mandar. Meski dikenal sebagai perahu tradisional paling cepat, tentu kekuatan dayung dan layar tetap kalah dengan kekuatan mesin. *Sandeq* yang mendominasi perairan Mandar sampai tahun 1980-an mulai berkurang jumlahnya. Pelan namun pasti para nelayan Mandar berpindah menggunakan perahu bermesin dengan ukuran lebih besar.



Jika kondisi ini dibiarkan, *sandeq* hanya menunggu kepunahan saja dan kehebatan *sandeq* hanya tinggal menjadi cerita. Beruntung beberapa pemerhati masalah Mandar dan *sandeq* mempunyai komitmen tinggi untuk melestarikan keberadaan *sandeq* sebelum *sandeq* benar-benar punah.

Setelah *sandeq* tidak lagi digunakan untuk melaut atau mencari ikan, *sandeq* dipakai sebagai ajang lomba mengadu ketangkasan nelayan Mandar. Awalnya bersifat lokal dan digunakan saat nelayan libur melaut. Nelayan Mandar biasa mengisi waktu dengan menggelar lomba *sandeq* untuk mengadu kemampuan manuver. Setiap *sandeq* harus memutari area yang dibatasi tiga titik, dan menguji kepriawaian nelayan Mandar sebagai *passandeq*. Lomba ini membutuhkan kejelian membaca angin dan menentukan teknik manuver.

Lomba *sandeq* individual kemudian berkembang dan populer sebagai “*sandeq race*” sebagai agenda tahunan masyarakat Mandar. Event perlombaan pun kerap digelar untuk membuktikan ketangguhan perahu *sandeq*. Festival *Sandeq Race* yang menjadi agenda wisata tahunan di Polewali Mandar, Sulawesi Barat rutin digelar setiap tahun untuk memperingati Hari Kemerdekaan Republik Indonesia.



Foto1. Salah satu peserta *Sandeq Race*.  
(Sumber: Alimuddin)

*Sandeq race* adalah bagian dari upaya untuk terus melestarikan salah satu kekayaan budaya Mandar sekaligus menjadi obyek wisata tahunan untuk menyedot perhatian tidak hanya wisatawan domestik tapi juga wisatawan asing. Pada ajang *sandeq race* para nelayan Mandar membuktikan eksistensinya sebagai pelaut ulung, yang mampu mengarungi lautan lepas dengan perahu layar sederhana tanpa mesin. Kepriawaian yang diturunkan oleh nenek moyang mereka yang merupakan pelaut-pelaut tangguh.



Foto 2. Para *passandeq* sedang berjuang mengatur layar.  
(Sumber: Alimuddin)



Foto 3. Perjuangan para *passandeq* dalam *Sandeq Race*.  
(Sumber: Alimuddin)

Rute yang dilalui peserta *sandeq race* setiap tahun bisa bervariasi tergantung keputusan panitia. Sebagai gambaran, tahun 2016, *sandeq race* yang berlangsung tanggal 15-26 September 2016 mengambil rute:

16 September 2016 etape I di Kabupaten Polewali Mandar – Kabupaten Majene.

17 September 2016 Lomba Segitiga bertempat di Kabupaten Majene.

18 September 2016 etape II bertempat di Kabupaten Majene-Sendana.

19 September 2016 Lomba Segitiga Sendana

20 September 2016 etape III Sendana-Deking.

21 September 2016 etape IV Deking-Mamuju.

22 September 2016 Lomba Segitiga Mamuju.

23 September 2016 etape V Mamuju-Deking

24 September 2016 etape VI Deking-Sendana

25 September 2016 etape VII Sendana-Majene

26 September 2016 Majene-Polewali.

Lomba *Sandeq Race* 2017 diikuti 20 perahu dengan 7 tempat persinggahan yakni Deking, Sendana, Majene, Polewali, Ujung Lero, Barru dan terakhir di Makassar berlangsung selama 11 hari. *Sandeq Race* 2018 diikuti 22 peserta, berlangsung 7 hari dan terbagi menjadi tiga etape. Etape pertama Polewali menuju Majene, etape dua Majene menuju Sendana, dan etape ketiga Sendana menuju Deking. Puncak acara 17 Agustus 2018 adalah segitiga Mamuju. *Sandeq race* tahun ini dibuka oleh Menteri Pariwisata dan memadukan atraksi budaya dengan wisata bahari dan *sport tourism*.

Rute terjauh dalam *sandeq race* selama ini adalah Mamuju di Sulawesi Barat ke Makassar di Sulawesi Selatan dengan jarak tempuh 300 mil laut. Meskipun rute yang ditempuh cukup berat, namun para peserta *sandeq race* sangat antusias mengikuti lomba ini dengan penuh semangat dan menjunjung sportivitas.

Nama-nama kapal peserta *sandeq race* bervariasi setiap tahun, beberapa nama kapal yang sering ikut lomba antara lain *Angin Pammase, Mandala Bintang Timur, Merpati, Tintiligang, Cinta Arafah, Dewi Laut, Brest Franci, Pandarana Balanipa, Cendrawasih, Cahaya Resky, Surya Persada, Putri Sulbar, Bintang Timur, Sampurna, Damri, Merpati Putih, Merdeka, Cahaya Mandar, Masya Allah* dan *G P S*. Nama-nama ini umumnya ditulis dengan jelas di bagian kapal atau layar. Terkadang layar juga merupakan sarana promosi instansi atau perusahaan tertentu sebagai sponsor.

### 3. *Sandeq* Sebagai Wisata Bahari

Hilangnya unsur-unsur tradisional karena perkembangan budaya telah menempatkan perahu *sandeq* sebagai aset budaya masa lalu yang kritis keselamatannya. Arus modernisasi telah menghilangkan fungsi dan peran perahu *sandeq* sebagai budaya yang pernah unggul di masa lalu, ketika banyak jenis perahu bercadik dibuat dan digunakan oleh para penutur Bahasa Austronesia awal yang datang di kawasan ini sekitar 4.000 tahun silam.

Perahu *sandeq* diyakini merupakan warisan dari migrasi Austronesia yang terus dikembangkan hingga menjadi bentuk yang sekarang, dan mungkin merupakan salah satu puncak pembuatan perahu tradisional Nusantara. Kehebatan *sandeq* sebagai sarana mencari ikan dan transportasi pada masa lalu bahkan bisa diuji hingga sekarang melalui lomba perahu *sandeq* yang dilangsungkan tiap tahun di Polewali Mandar.

Tanpa mengurangi hak para nelayan untuk mendapatkan hasil tangkapan yang lebih bagus, hendaknya dilakukan upaya untuk menyelamatkan budaya *sandeq*. Perlu diingat bahwa Bangsa Austronesia awal dahulu merupakan pelaut yang sangat handal, yang melakukan perjalanan dari satu pulau ke pulau lainnya sebagai perluasan wilayah jelajah sekaligus penakluk lautan, dibandingkan sekedar alasan mencari ikan semata.

*Sandeq* juga telah banyak dikenal oleh pelaut asing. Beberapa *sandeq* pernah diujicoba dilayarkan untuk mengarungi samudera sampai ke Australia dan Amerika. *Sandeq* bahkan dipercaya mewakili Asia pada Festival Maritim Internasional di Perancis tahun 2012. Hal ini tentu saja memberikan kontribusi positif bagi pariwisata bahari Polewali Mandar. Jika semula hanya orang-orang tertentu saja yang bisa menyaksikan kehebatan *sandeq*, dengan festival berskala internasional tersebut diharapkan dapat semakin mengundang wisatawan-wisatawan dunia untuk berkunjung dan menikmati Mandar dengan segala keindahan alam dan keunikan perahu *sandeq*nya.

Tiga karya cipta kebudayaan bahari Mandar yang biasanya diangkat sebagai ciri keulungan mereka sebagai pelaut, yakni: perahu layar (*sandeq*), menangkap telur ikan terbang (*motangnga*), dan rumpun (*roppong*). Ketiga ciri itu kini sudah ditinggalkan oleh nelayan Mandar. Tapi, perubahan ini bukan mencerminkan pudarnya keulungan Mandar di laut. Keulungan bahari orang Mandar sebenarnya bukan terletak pada karya ciptanya, melainkan daya cipta mereka untuk terus-menerus menyesuaikan diri terhadap gelombang perubahan zaman (Alimuddin 2005).

Mengingat keunikan dan kehebatan *sandeq* dalam mengarungi lautan didukung oleh alam bahari Mandar yang sangat indah, sudah saatnya wisata bahari di daerah ini digalakkan. Beberapa hal yang mungkin bisa dijadikan masukan bagi pengambil keputusan untuk memajukan pariwisata bahari di Mandar antara lain adalah infrastruktur yang memadai dari Mamuju menuju Polewali Mandar. Wisata bahari Mandar juga harus didukung akomodasi yang nyaman untuk para wisatawan berupa penginapan-penginapan sederhana namun bersih. Umumnya karakter penikmat wisata bahari tidaklah harus tinggal di hotel berbintang yang mewah, asal bersih dan fasilitas memadai.

Hal lain yang juga sangat mendukung wisata bahari Mandar adalah tersedianya paket wisata menikmati Laut Mandar menggunakan perahu *sandeq* yang lama perjalanannya disesuaikan dengan selera wisatawan. Paket wisata tersebut bisa berupa perjalanan singkat 5-6 jam sekedar merasakan eksotisme menjelajah Laut Mandar dengan perahu tradisional *sandeq*, namun bisa juga perjalanan panjang sehari-hari menikmati *sandeq* sambil merasakan berburu ikan terbang atau tuna yang bisa menimbulkan sensasi tersendiri.

#### **4. Penutup**

Setiap kebudayaan selalu mengalami perubahan, sesuai dengan perkembangan jaman dan proses interaksi antara satu budaya dengan budaya lainnya. Demikian juga dengan tradisi *sandeq* di kalangan nelayan Mandar, yang dulunya merupakan perahu kebanggaan Orang Mandar dalam mencari ikan karena lajunya yang cepat, perlahan namun pasti berada dalam kondisi nyaris punah karena perubahan jaman. Penyelenggaraan "*sandeq race*" adalah salah satu upaya Orang Mandar untuk mempertahankan produk budaya leluhurnya sekaligus mempertahankan Eksistensi Ketangguhan Pelaut Mandar.

Dikaitkan dengan wisata, *sandeq race* yang rutin dilaksanakan setiap tahun di Polewali Mandar adalah agenda wisata bahari yang mengundang wisatawan baik lokal maupun mancanegara. *Sandeq race* memperkaya wawasan kita tentang kehebatan nenek moyang Austronesia dalam migrasinya hingga sampai ke Indonesia sekaligus memiliki dampak positif bagi kesejahteraan nelayan dan pelaku wisata Mandar, khususnya, dan masyarakat luas, umumnya.

## Daftar Pustaka

- Alimuddin, Muhammad Ridwan (2005) *Orang mandar Orang Laut: Kebudayaan Bahari Mandar mengarung gelombang perubahan jaman*. Jakarta, Kepustakaan Populer Gramedia bekerja sama dengan Yayasan Adikarya.
- (2009) *Sandeq Perahu Tercepat Nusantara*. Yogyakarta, Forum Studi dan Dokumentasi Sejarah dan Kebudayaan Mandar. Yayasan Ad-Daras Matakali.
- Handini, Retno (2017) “Tradisi Pembuatan dan Pelayaran Perahu Sandeq di Polewali Mandar: Kajian Etnografi untuk Merunut Jejak Nenek Moyang Austronesia”, *Jejak Austronesia di Indonesia*. Jogjakarta, Gadjahmada University Press.
- Melalatoa. M. Junus (1995) *Ensiklopedi Suku Bangsa di Indonesia*. Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.
- Pelras, Christian (2006) *Manusia Bugis*. Jakarta, École Française d’Étrême-Orient.
- Röder, Jozef (1938) *Die Felsbilder im Flussgebiet des Tola (Sud West Ceram)*, *Paideuma*, 1.
- Roder, Jozef (1959) *The rockpaintings of the Mac Cluer Bay (Western New Guinea)*. *The Antiquity and Survival* 1(5).
- Soejono, R. P. et al. (1984) *Sejarah Indonesia I*. Jakarta, Balai Pustaka.
- Sukendar, Haris (2002) *Perahu Tradisional Nusantara*. Jakarta, Pustaka Wisata Budaya. Badan Pengembangan Kebudayaan dan Pariwisata.
- Utomo. Bambang Budi (2016) *Warisan Bahari Indonesia*. Jakarta, Yayasan Pustaka Obor.
- Zacot, François-Robert (2008) *Orang Bajo: Suku Pengembara Laut*. Jakarta, Kepustakaan Populer Gramedia.

**Retno Handini**  
Pusat Penelitian Arkeologi Nasional  
handiniretno@yahoo.com

**Muhammad Ridwan Alimuddin**  
Armada Pustaka Mandar

# Pengelolaan Situs Kapal USAT Liberty sebagai Objek Wisata Berbasis Kearifan Lokal di Desa Tulamben

I Wayan Gde Yadnya Tenaya

## **Abstract**

*Indonesia is rich in maritime archaeological remains, but the efforts to preserve them are still far from our goals and expectations. In such condition, the maritime archaeological remains are like a hidden pearl, which in fact very potential to be preserved and utilized to increase the income and well-being of the local communities. In reality, nowadays there are plenty of vandalisms for the sake of personal gain. Remains of the shipwreck of USAT Liberty ship is one of the maritime archaeological remains in Bali, which has been preserved, managed, and developed using integrated approach based on local tradition and culture (local wisdom). In practice, the aspects of unyielding local culture were used as the foundation of preservation effort, regional development, and management of regional space by empowering local elements such as human resources (community), custom, and local tradition.*

**Keywords:** *underwater cultural preserve, preservation, local wisdom*

**Kata kunci:** pelestarian cagar budaya bawah air, preservasi, kearifan lokal

## **1. Pendahuluan**

Tidak terbantahkan lagi bahwa Negara Republik Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau besar dan kecil yang dihuni oleh berbagai macam suku dan agama serta didukung oleh jumlah sumber daya manusia yang cukup besar adalah negara yang sangat kaya dengan sumber daya alam dan sumber daya budaya. Kekayaan yang berasal dari sumber daya alam berada pada dua lokasi antara lain di wilayah daratan dan di wilayah perairan laut, danau, dan sungai. Kekayaan yang berasal dari sumber daya budaya antara lain adat istiadat, tradisi, agama, dan budaya. Salah satu kekayaan yang bersumber dari kekayaan budaya adalah tinggalan arkeologi. Jika dipilah ke dalam bagian yang lebih spesifik, tinggalan arkeologi dibedakan menjadi dua bagian yakni tinggalan arkeologi yang berada di wilayah daratan dan di perairan. Tinggalan arkeologi yang berada di wilayah daratan seperti candi/pura, arca, prasasti, dan lain-lain, sedangkan tinggalan arkeologi yang berasal dari wilayah perairan seperti kapal tenggelam beserta muatannya.



Di dalam pengelolaan dan pengembangan bagi kelangsungan hidup untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan dalam realitasnya masih didominasi oleh pemanfaatan kekayaan alam, bahkan tidak jarang pemanfaatan yang dilakukan adalah tidak terkontrol. Suatu hal tidak kalah pentingnya dari kekayaan alam, adalah kekayaan yang berasal dari sumber daya budaya juga akan dapat meningkatkan tarafhidup dan kesejahteraan masyarakat apabila dikelola dengan baik dan benar serta bijak. Di era pariwisata global seperti yang tengah terjadi dewasa ini, pengelolaan dan pengembangan terhadap sumber daya budaya arkeologi telah menjadi viral di kalangan masyarakat luas. Sebagai contoh di Bali, pengembangan situs arkeologi (cagar budaya) yang berada di wilayah daratan sebagai objek dan tujuan wisata antara lain Pura Tirta Empul, Gunung Kawi, dan Goa Gajah di Kabupaten Gianyar, Tanah Lot di Kabupaten Tabanan, Taman Ayun dan Pura Uluwatu di Kabupaten Badung, dan Pura Pucak Penulisan di Kabupaten Bangli. Contoh situs cagar budaya bawah air yang telah dikembangkan sebagai objek dan tujuan wisata adalah situs kapal *USAT Liberty* di Desa Tulamben, Karangasem.

Situs arkeologi bawah air merupakan salah satu kekayaan sumber daya budaya bangsa Indonesia di samping situs arkeologi yang berada di wilayah daratan. Berdasarkan catatan Akademi Pelayaran Nasional (AKBP), situs-situs bawah air berupa kapal-kapal kuno yang tenggelam di wilayah perairan Indonesia yang telah ditemukan titik-titiknya berjumlah sekitar 500-an. Dari sekian banyak tersebut baru sebagian kecil saja yang teridentifikasi dan sebagian besar belum dapat diketahui di mana lokasinya. Penyebabnya adalah faktor keletakan yang terlalu dalam dan lokasinya atau aksesnya yang sulit dijangkau.

Beberapa titik lokasi situs yang teridentifikasi dapat dikemukakan antara lain yang terdapat di Bali utara berupa kapal kuno yang diduga sebagai tinggalan dari masa kolonial Jepang yakni bangkai kapal yang berada di wilayah perairan pantai Dusun Banyuning, Desa Bunutan, Kecamatan Abang, Karangasem. Jangkarnya ditemukan pada areal perairan di sebelah timurnya sekitar tiga kilometer dari lokasi bangkai kapal. Di wilayah Situs Sembiran ditemukan keramik Arikamedu yang menurut dugaan berasal India (Sedyawati 2012, 5).



Foto 1. Tinggalan kapal Jepang di perairan pantai Amed Karangasem

Di wilayah perairan Gili Meno, Lombok Utara ditemukan sebuah kapal selam kecil diduga milik Angkatan Laut Jepang, dengan kedalaman lebih dari 40 meter. Di wilayah perairan Teluk Wair Terang, Kecamatan Wai Gete, Provinsi Nusa Tenggara Timur teridentifikasi sebuah kapal jenis freighter diduga milik Angkatan Laut negara Jepang pada kedalaman antara 10-32 meter.



Foto 2. Tinggalan bawah air kapal freighter di Teluk Wairterang Flores

Di Teluk Santong, Kecamatan Empang, Sumbawa, ditemukan barang muatan kapal berupa beberapa keramik yang diduga buatan Vietnam. Keramik-keramik tersebut ditemukan penduduk/nelayan setempat pada kedalaman 7-9 meter. Sangat disayangkan, sebagian besar temuan-temuan tersebut telah dijual oleh penemunya, dan beberapa diantaranya dikoleksi oleh masyarakat lokal, misalnya beberapa buah telah dimiliki oleh Zein Sembang (60 tahun), mantan Camat Empang. Barang-barang tersebut ditemukan pada sebuah bangkai kapal kayu yang tenggelam karena terbakar.

Lain halnya dengan Teluk Santong Sumbawa, di sebuah teluk kecil di daerah yang sangat terpencil dan tersembunyi dekat perairan Pulau Semau, Kupang, diberitakan dalam media internet bahwa terdapat sebuah kapal milik tentara Jepang yang tenggelam karena



Foto 3. Beberapa keramik temuan permukaan di Teluk Santong, Sumbawa NTB.

terkena bom. Sampai saat tersebut titik tersebut belum dapat diketahui secara pasti karena terkendala faktor cuaca dan kondisi perairan yang tidak memungkinkan diselami.

Situs-situs yang disebutkan di atas sebagian besar belum diaktualkan oleh masyarakat selaku pemiliknya. Sebagai kekayaan budaya, situs-situs tersebut tak ubahnya sebagai kekayaan yang masih terpendam di dalam air, untuk ke depannya sangat berpotensi besar untuk dikembangkan. Melakukan pengembangan sebuah situs bawah air lebih-lebih untuk kepariwisataan disadari merupakan suatu pekerjaan yang tidak mudah, sebab di dalam praktiknya dibutuhkan waktu dan proses yang panjang, pemahaman akan arti penting, dan kesadaran. Permasalahannya adalah belum adanya pemahaman dan kesadaran akan arti pentingnya tinggalan arkeologi bawah air di kalangan masyarakat luas. Sebagai akibatnya kerap kali terjadi 'pembalakan' dengan tujuan semata-mata untuk keuntungan pribadi karena tergiur nilai uang (Supardi 2012, 132). Kejadian seperti itu sangat sering terjadi terhadap tinggalan bawah air di negeri ini. Misalnya pengangkatan terhadap barang muatan kapal secara ilegal, pengangkatan terhadap besi-besi kapal, dan masih banyak lagi perlakuan semacam itu yang terjadi di negara ini.

Keberhasilan pengembangan situs cagar budaya sebagai objek dan tujuan wisata tidak terlepas dari peran dan keterlibatan tiga komponen penting yakni masyarakat pemilik situs, pengusaha, dan pemerintah. Pengelolaan terhadap situs cagar budaya bawah air tinggalan bangkai kapal *USAT Liberty* di Desa Tulamben merupakan salah satu contoh pengelolaan dan pengembangan situs berbasis masyarakat berlandaskan modal budaya dan kearifan lokal. Kearifan lokal, terdiri dari dua kata yaitu kearifan atau kebijaksanaan dan lokal atau setempat.

Jadi kearifan lokal adalah gagasan setempat yang bersifat bijaksana, penuh kearifan, bernilai baik, yang tertanam dan diikuti oleh anggota masyarakatnya (<http://ariefksmwrdrn.blogspot.co.id/2014/06/pengertian-kearifan-lokal.html>). Kearifan lokal yang diaplikasikan di dalam pengelolaan dan pengembangan situs cagar budaya bawah air di Desa Tulamben adalah dalam bentuk ide atau gagasan yang bersifat bijaksana, penuh kearifan, bernilai luhur, disinergikan dengan budaya yang berakar dari tradisi lokal dan dilaksanakan secara bersama dan konsisten.

Seperti telah disebutkan di atas bahwa situs-situs yang diduga sebagai situs cagar budaya bawah air di wilayah perairan Indonesia masih sangat banyak jumlahnya dan potensial namun sulit berkembang sebagai objek dan tujuan wisata. Kesulitan berkembang karena terkendala oleh banyak faktor di antaranya seperti aksesnya sulit karena berada di daerah terisolir dan tidak didukung infrastruktur yang memadai, masyarakat pemiliknya tidak memahami/mengerti tentang cagar budaya, masyarakatnya kurang jeli melihat celah/pejuang usaha, pemerintah daerah tidak konsen dan kurang memberikan perhatian terhadap cagar budaya, dan lain-lainnya.

## 2. Pembahasan

### 2.1 Pengelolaan Situs Kapal *USAT Liberty* sebagai Objek Wisata

Pengembangan Situs Kapal *USAT Liberty* dari awal sampai dengan situasi terkini secara garis besarnya dapat dibagi ke dalam tiga fase. Pertama fase awal (1942-1979), kedua fase perintisan (1980-2005), dan ketiga fase pengembangan (2006-sekarang).

Fase awal berlangsung sekitar tahun 1942-1979. Pada fase ini di Tulamben pendapatan perkapita penduduknya sangat rendah dan tergolong ke dalam salah satu desa miskin di Bali. Pada fase ini sebagian besar penduduk bermata pencaharian sebagai nelayan, petani, penambang batu kapur di laut, dan berkebun pada tanah lahan yang kering dan tandus. Bertambah parah dan memperhatikan lagi akibat dari beberapa kali letusan Gunung Agung. Masa berikutnya adalah Perang Dunia II yang berlangsung pada tahun 1942-1945. Bagi masyarakat Desa Tulamben, peristiwa ini merupakan momen sejarah yang sangat penting bagi masyarakat Desa Tulamben. Puncak momen tersebut terjadi pada tanggal 11 Januari 1942. Pada saat itulah Kapal *USAT Liberty* ditorpedo oleh tentara sekutu di Selat Lombok. Upaya penyelamatan dibantu oleh kapal Belanda van Gent dengan tujuan utama pelabuhan laut di Singaraja, karena dalam kondisi rusak berat dan tidak memungkinkan melanjutkan perjalanan akhirnya terdampar di perairan pantai Desa Tulamben. Pada awal kandasnya Kapal *USAT Liberty* pada mulanya berada pada garis pantai Desa Tulamben, seluruh badan kapal dapat dilihat dengan jelas.

Terdamparnya kapal ini, warga masyarakat lokal tak pernah membayangkan bahwa bangkai kapal tersebut akan memberikan berkah yang luar biasa bagi perekonomian masyarakat setempat seperti sekarang ini. Kendatipun demikian, aktivitas rutinnya sebagai nelayan, penambang kapur, maupun sebagai petani masih tetap dijalani sebagaimana biasanya. Awal kunjungan wisatawan di wilayah Desa Tulamben terjadi pada tahun 1987 dirintis oleh seorang agen perjalanan wisata selam yaitu Pak Hien berasal dari Denpasar. Pada tahun tersebut Hien beberapa kali membawa wisatawan untuk menyelam di pantai Desa Tulamben dengan jasa ongkos angkut peralatan selam sebesar seribu rupiah (Rp. 1000) per set. Pada masa itu wisatawan yang datang masih sangat sedikit bahkan masih jarang yakni sekitar 20-30 orang. Seiring dengan perjalanan waktu, dirasakan dampaknya yang begitu besar. Di masa-masa selanjutnya di kalangan masyarakat lokal muncul keinginan berlomba-lomba untuk mendapatkan rezeki dari pekerjaan melayani wisatawan. Semakin banyak wisatawan yang berkunjung pelayanan yang diberikan oleh masyarakat lokal menjadi semakin tidak tertib. Hal itu disebabkan oleh praktik-praktik pelayanan yang tidak sehat di antara sesama warga lokal. Menengahi persoalan tersebut, melalui perangkat adat yakni Bendesa Adat setempat (I Nyoman Kariasa) permasalahan dapat diselesaikan dengan arif dan bijak. Sejak saat itu untuk pertama kalinya dibentuk organisasi pelayan tamu (*porter/helper*). Pengelolaan diatur oleh desa adat dengan ketentuan dan kesepakatan sistem bagi

hasil. Penghasilan yang diperoleh setiap hari dipotong 20% untuk desa adat, 80% sisanya menjadi bagian mereka. Masa-masa selanjutnya wisatawan yang datang menjadi semakin ramai. Untuk memfasilitasi mereka dibuatlah areal parkir pada tanggal 5 Mei 2004, dengan tujuan untuk memfasilitasi para wisatawan dalam melakukan bongkar muat barang dengan harapan wisatawan akan merasa tenang dan nyaman.

Semakin banyak wisatawan datang ke Desa Tulamben, campur tangan pun muncul dari Pemerintah Daerah Kabupaten Karangasem dengan alasan melestarikan lingkungan dan keberadaan bangkai kapal. Campur tangan pemerintah daerah bukannya tenang akan tetapi sebaliknya, masyarakat menjadi merasa resah. Masyarakat merasa resah karena pemerintah mengeluarkan aturan terhadap masyarakat berupa larangan mencari/menangkap ikan dengan radius 100 meter di sekitar kapal yang karam. Keresahan kegundahan berlangsung selama tiga tahun, namun setelah diluruskan oleh Bendesa Adat Tulamben barulah tumbuh kesadarannya. Fase perintisan berlangsung sekitar tahun 1980-1997. Pada fase ini kunjungan wisatawan baik asing maupun domestik setiap harinya semakin banyak. Untuk mengantisipasi keamanan dan untuk kenyamanan wisatawan dibuka fasilitas parkir tambahan dua buah antara lain di bagian barat di depan karamnya kapal (di belakang Hotel Puri Madha) dan di dekat lokasi *spot dive drop off*. Fasilitas hotel/restoran yang dibangun pertama kali adalah Hotel Paradise dan Hotel Mimpi. Hotel Mimpi dirintis oleh Patrick Schwarz, pengusaha asal Swiss. Pengusaha ini sangat tertarik dengan potensi yang dimiliki Pantai Tulamben. Kedua hotel mulai dibangun pada tahun 1984 dan mulai beroperasi pada tahun 1986.

Fase pengembangan sebagai daerah tujuan wisata berlangsung mulai sekitar tahun 1997 hingga kini. Pada fase ini para pengusaha asing, nasional, dan lokal berdatangan menanamkan investasinya di wilayah Desa Tulamben. Lahan-lahan yang dipandang strategis berpindah tangan dibangun menjadi hotel/bungalow/vila, restoran, *counter dive*, dan fasilitas lainnya terkait dengan wisata selam. Bangunan fasilitas tersebut hampir seluruhnya terkonsentrasi di sepanjang garis pantai dan di sepanjang perkampungan, sedangkan lahan-lahan yang berada di bagian belakang perkampungan dan agak jauh dari garis pantai dimanfaatkan sebagai lahan perkebunan. Selebihnya yang merupakan lahan kurang produktif untuk lahan pertanian. Semakin berkembangnya kepariwisataan di desa ini, masyarakat lokal yang tidak mau ketinggalan dalam memanfaatkan peluang yang tersedia secara berangsur-angsur mulai terjun dan larut ke dalam dunia pariwisata.

## **2.2. Pengembangan Ruang Kawasan Situs**

Berdasarkan karakteristik wilayahnya, ruang kawasan situs Kapal *USAT Liberty* berkarakteristik wilayah pantai terdiri dari elemen daratan dan perairan. Berdasarkan keluasannya, ruang kawasan Situs Kapal *USAT Liberty* adalah sebuah ruang dengan keluasan yang sangat memadai untuk dikembangkan sebagai daerah tujuan wisata. Di dalam konteks

kepariwisataan, ruang daratan dimanfaatkan sebagai ruang fasilitas dan akomodasi antara lain hotel/vila, dan restaurant, parkir, operasional penyelaman, pengelolaan kepariwisataan, dan tentunya sebagai ruang pemukiman masyarakat lokal. Ruang perairan dimanfaatkan sebagai ruang atraksi dan transportasi kepariwisataan. Atraksi utama berlokasi pada titik bangkai kapal *USAT Liberty*, sedangkan atraksi alternatif antara lain Coral Garden, The River, Drop Off, dan Emerald. Pengembangan terhadap kedua ruang kawasan adalah di dalam menunjang kesuksesan pariwisata. Pitana dan Surya Diarta (2009, 134) mengemukakan bahwa pengembangan sebuah daerah menjadi destinasi wisata adalah penggabungan beberapa aspek antara lain, aspek aksesibilitas, karakteristik infrastruktur pariwisata, tingkat interaksi sosial, keterkaitan/kompatibilitas dengan sektor lain, daya tahan akan dampak pariwisata, tingkat resistensi komunitas lokal, dan seterusnya.

Pemberdayaan terhadap sumber daya budaya adalah menjadi tanggung jawab semua komponen bangsa ini yakni pemerintah pusat dan daerah, para arkeolog, dan serta masyarakat. Sedyawati (2002) menyatakan bahwa di dalam pengelolaan sumber daya budaya semua komponen bangsa harus berada pada posisi dan tujuan yang sama serta dapat mengambil peran aktif sesuai dengan kemampuannya masing-masing. Pemberdayaan terhadap ruang kawasan situs kapal *USAT Liberty* baik ruang daratan dan perairan sebagai tempat berinteraksinya wisatawan dalam dunia kepariwisataan minat khusus secara nyata telah memberikan kontribusi nyata dan berdampak positif bagi peningkatan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat lokal, meningkatkan pendapatan pemerintah daerah, dan memberikan keuntungan bagi para pengusaha lokal maupun asing. Bagi masyarakat lokal, terbukanya peluang pekerjaan pada sektor pariwisata. Di dalam realitasnya, hampir 90% masyarakat lokal terserap ke dalam dunia kerja maupun memiliki usaha jasa pariwisata diving antara lain sebagai karyawan hotel/vila, tergabung ke dalam organisasi seperti *porter/helper*, tukang pijat, pemandu wisata selam, dan transportasi perahu motor tempel (*jukung*), dan sebagai tenaga pengelola retribusi. Kehadiran para pengusaha yang bergerak dalam bidang jasa wisata diving juga memberikan imbas positif bagi lembaga adat setempat yakni berupa pemasukan dana yang disesuaikan dengan skala perusahaan.

Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan bahwa pengembangan ruang kawasan wilayah daratan dan perairan Situs Kapal *USAT Liberty* oleh komponen masyarakat lokal, pengusaha dan pemerintah daerah adalah pengembangan situs melalui adaptasi. Hal tersebut sejalan dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya yang menyatakan bahwa adaptasi upaya pengembangan Cagar Budaya untuk kegiatan yang lebih sesuai dengan kebutuhan masa kini dengan melakukan perubahan terbatas yang tidak akan mengakibatkan kemerosotan nilai pentingnya atau kerusakan pada bagian yang mempunyai nilai penting.



### 2.3 Pengelolaan Ruang Kawasan Situs

Cooper *et al.* (1995, 81) yang mengemukakan bahwa terdapat empat komponen yang harus dimiliki oleh sebuah daya tarik wisata, yaitu (1) atraksi (*attractions*), seperti alam yang menarik, kebudayaan daerah yang menawan dan seni pertunjukan; (2) aksesibilitas (*accessibilities*) seperti transportasi lokal dan adanya terminal; (3) amenities atau fasilitas (*amenities*) seperti tersedianya akomodasi, rumah makan, dan agen perjalanan; (4) *ancillary services* yaitu organisasi kepariwisataan yang dibutuhkan untuk pelayanan wisatawan seperti destination marketing management organization, conventional and visitor bureau. Di Situs Tulamben komponen atraksinya adalah kapal karam *USAT Liberty* sebagai atraksi utama, dan didukung oleh enam lokasi titik *spot dive*, keindahan alam bawah air maupun panorama alam di wilayah daratan. Komponen aksesibilitas, didukung oleh transportasi yang lancar, karena berada pada jalur lalu lintas utama yang menghubungkan wilayah Kabupaten Karangasem dengan Buleleng, sehingga lokasi ini dengan akses yang mudah dicapai, baik dari ibukota provinsi maupun dari ibukota kabupaten. Komponen fasilitas (*amenities*) yang ada di Desa Tulamben antara lain didukung oleh warung 17 buah, *mini market* 3 buah, dan hotel/restoran/vila 33 buah. Fasilitas wisata yang dibangun terakhir adalah Bali Dive Resort dibangun pada tahun 2014, dan telah beroperasi sejak tahun 2015.



Foto 4. Beberapa dive resort pada areal parkir barat Situs Tulamben

Komponen organisasi kepariwisataan yang dibutuhkan untuk pelayanan wisatawan, beberapa organisasi yang telah ada di Desa Tulamben antara lain, pemandu wisata selam, *porter/helper*, *jukung*, pengelola retribusi, dan tukang pijat. Sumberdaya manusia (SDM) yang berkualitas dan memadai merupakan salah satu aspek penting yang harus tersedia di dalam sebuah destinasi wisata. Di dalam mendukung pengembangan Situs Tulamben sebagai objek dan destinasi wisata, dibentuk beberapa organisasi profesi lokal antara lain pemandu wisata selam (*dive guide*), *porter/helper*, *jukung*, pengelola retribusi, dan karyawan hotel/vila sebagai lapangan kerja masyarakat lokal. Untuk pertama kalinya dibentuk organisasi pelayan wisatawan yang bertugas membantu mengangkut peralatan selam (*porter/helper*),

kemudian menyusul organisasi pemandu selam (*dive guide*), organisasi transportasi perahu motor tempel (*jukung*), organisasi tukang pijat wisatawan, dan organisasi penyelamat pantai. Pengelolaan diatur oleh desa adat dengan ketentuan dan kesepakatan sistem bagi hasil. Penghasilan yang diperoleh setiap hari, dipotong 20% diserahkan kepada desa adat, 80%, sisanya menjadi bagian mereka.



Foto 5. Beberapa helper/porter sedang melakukan pelayanan jasa kepada wisatawan.

Apa yang dilakukan oleh masyarakat lokal di dalam pengelolaan ruang kawasan situs sebagaimana disebutkan di atas adalah sesuai dengan pandangan Natori (Madiun 2010, 62) tentang definisi pembangunan pariwisata berbasis masyarakat (*community-based tourism development*) yakni sebagai sebuah aktivitas masyarakat lokal untuk mempromosikan berbagai nilai dan menciptakan suatu masyarakat yang diisi dengan energi, dengan memanfaatkan alam, budaya, sejarah, industri, orang-orang yang mempunyai bakat, dan sumber-sumber lainnya secara penuh. Definisi ini menginginkan seluruh komponen dan anggota masyarakat untuk berpikir, berdiskusi, dan mengambil tindakan-tindakan nyata.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pengelolaan ruang kawasan situs kapal *USAT Liberty* oleh masyarakat lokal melalui pemanfaatan dan pengembangan potensi ruang secara terpadu untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan. Dengan demikian, masyarakat lokal secara nyata mengimplementasikan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya sebagaimana disebutkan pada pasal 78-84 yang menyatakan bahwa: “pengembangan Cagar Budaya dapat diarahkan untuk memacu pertumbuhan ekonomi, yang hasilnya dapat dimanfaatkan baik untuk kepentingan pemeliharaan cagar budaya itu sendiri maupun untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat”.

#### **2.4 Pelestarian Cagar Budaya**

Di dalam Undang-Undang Nomor 11 tahun 2010 tentang Cagar Budaya pasal 84 (ayat) 1 disebutkan bahwa Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan setiap orang dapat memanfaatkan Cagar Budaya untuk kepentingan agama, sosial, pendidikan, ilmu

pengetahuan, teknologi, kebudayaan, dan pariwisata. Merujuk pasal tersebut, dalam konteks pemanfaatannya kekiniannya situs kapal *USAT Liberty* Tulamben dimanfaatkan untuk beberapa kepentingan antara lain kepentingan sosial, pendidikan, ilmu pengetahuan, teknologi, kebudayaan, dan pariwisata. Di dalam aktivitas kepariwisataan memberikan dampak positif yang signifikan bagi masyarakat lokal, pada sisi lain aktivitas kepariwisataan dapat memberikan dampak buruk bagi kelestarian benda cagar budaya itu sendiri.

Seperti telah disinggung di atas bahwa atraksi merupakan salah satu komponen utama di dalam sebuah destinasi wisata. Atraksi utama di situs Tulamben adalah bangkai kapal *USAT Liberty* dan didukung oleh beberapa titik atraksi alternatif berupa titik-titik *spot dive* yang menyajikan keindahan panorama bawah laut antara lain *coral garden*, *the river*, *drop off*, dan *emerald*. Adapun unsur-unsur sumberdaya budaya dan sumber daya alam yang dilestarikan dan dilindungi adalah bangkai kapal *USAT Liberty* dan lingkungan alam flora dan fauna bawah laut. Di dalam konteksnya dengan kepariwisataan, kedua sumber daya tersebut telah memberikan kontribusi nyata bagi peningkatan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat lokal, peningkatan Peningkatan Asli Daerah (PAD), dan devisa negara.

Di era modern seperti sekarang ini, paradigma pelestarian terhadap tinggalan arkeologi tidak lagi bertumpu kepada pemerintah saja tetapi melibatkan seluruh komponen yang ada antara lain pemerintah, pemerintah daerah, dan masyarakat. Ascherson (Suantika 2008, 261) menyatakan bahwa keberadaan sebuah sumber daya arkeologi di suatu tempat/daerah adalah juga milik dari masyarakat sekitarnya. Oleh sebab itu, masyarakat lokal memiliki hak azasi untuk menginterpretasikan, memelihara dan mengelola sumber daya yang mereka miliki, sedangkan pemerintah atau instansi yang berwenang hanya sebagai fasilitator dalam pengelolaan sumber daya budaya yang bersangkutan. Pengelolaan terhadap sumber daya arkeologi situs bawah air kapal *USAT Liberty* di Desa Tulamben adalah pengelolaan situs berbasis masyarakat dengan berlandaskan tatanan budaya lokal setempat. Tatanan budaya lokal dengan kearifan lokal yang dimiliki diaplikasikan dalam pengelolaan, pemanfaatan, dan pelestarian situs bawah air yang mereka miliki. Regulasi lokal (*awig-awig desa pakraman*) adalah salah satu tatanan budaya lokal yang diaplikasikan di dalam pemanfaatan dan pelestarian Situs Kapal *USAT Liberty*. Beberapa poin penting regulasi lokal terkait dengan pemanfaatan dan pelestarian situs beserta bangkai kapal yang ditetapkan dalam bentuk aturan tidak tertulis (*perarem*) sebagai bagian dan penjabaran dari aturan adat tertulis (*awig-awig*).

Di dalam konteksnya dengan kelestarian bangkai kapal dan lingkungan sekitarnya *perarem* tersebut adalah aturan-aturan yang pada intinya berupa beberapa larangan antara lain larangan memancing pada radius 100 meter di sekitar lokasi kapal tenggelam; tidak mengambil ataupun memanfaatkan sisa-sisa kapal yang rusak untuk kepentingan komersial; tidak mengganggu terumbu karang yang tumbuh dan berkembang pada dinding-dinding

kapal yang akan berdampak rusaknya kapal yang telah menjadi habitat dari ekosistem laut; tidak mengambil batu-batu yang ada di sekitar kawasan pantai, dan larangan lainnya terkait dengan tujuan kelestarian cagar budaya dan lingkungannya. Di dalam aplikasinya, perarem tersebut diberlakukan bagi warga masyarakat setempat maupun bagi warga dari luar Desa Tulamben termasuk bagi wisatawan dalam konteksnya dengan kepariwisataan tanpa memandang status sosialnya. Dengan diberlakukan ketentuan (regulasi lokal) dalam bentuk aturan seperti itu ternyata berdampak sangat positif bagi keberlanjutan ekonomi, sosial, pariwisata, kelestarian benda cagar budaya (artefak kapal), dan kelestarian lingkungan. Bagi kelestarian cagar budaya, vandalisme yang merupakan bagian sisi gelap kelestarian situs beserta benda cagar budayanya dapat diantisipasi secara efektif. Bagi yang melanggar dikenakan sanksi sosial yakni dikucilkan oleh adat, dan dikenakan sanksi adat dalam bentuk ritual keagamaan sesuai dengan berat ringannya pelanggaran yang dilakukan. Segala permasalahan yang muncul di dalam pelaksanaan pengelolaannya juga diselesaikan secara adat yakni di dalam sebuah aktivitas musyawarah adat yang dilaksanakan setiap bulan.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa apa yang dilakukan oleh masyarakat lokal Desa Tulamben memberdayakan potensi budaya dan tradisi lokal yang dimiliki dalam mengelola aset cagar budaya adalah salah satu wujud peran serta masyarakat mendukung upaya pemerintah dalam upaya pelestarian terhadap cagar budaya. Oleh karena secara nyata mereka telah melakukan aktivitas pelestarian dengan melakukan perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatan cagar budaya, sebagaimana dikemukakan oleh Sedyawati (2010, 33) bahwa di dalam pemanfaatannya harus tetap berpedoman pada “pelestarian terlebih dahulu” baru yang lain-lainnya. Hal tersebut sejalan juga dengan penegasan WTO yang menyatakan bahwa di dalam pembangunan pariwisata berkelanjutan harus menganut tiga prinsip yakni *Ecological Sustainability*, *Social and Cultural Sustainability*, dan *Economic Sustainability*, baik untuk generasi sekarang maupun generasi yang akan datang. Selain keberlanjutan sumberdaya alam dan ekonomi, keberlanjutan kebudayaan merupakan sumberdaya yang penting dalam pembangunan kepariwisataan. Pariwisata berkelanjutan akan tercapai bila ada kesinambungan pemanfaatan sumberdaya alam sumberdaya budaya, sumberdaya manusia, serta keberlanjutan ekonomi secara adil dan merata (Ariana 2010, 179).

### **3. Penutup**

Berdasarkan uraian di atas dapat disampaikan beberapa simpulan sebagai berikut:

- a. Situs-situs cagar budaya bawah air sebagai jejak-jejak kemaritiman di wilayah perairan di Indonesia cukup banyak dan sangat berpotensi untuk dikembangkan bagi peningkatan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat lokal, bagi pendapatan asli daerah, devisa

negara dari sektor pariwisata. Akan tetapi sebagian besar kekayaan tersebut masih terpendam oleh karena kurangnya peran aktif masyarakat, keterbatasan kualitas sumber daya manusia, dan faktor-faktor penting lainnya yang dapat mendukung suatu keberhasilan.

- b. Pengelolaan situs bawah air kapal *USAT Liberty* di Desa Tulamben adalah pengelolaan cagar budaya berbasis masyarakat dengan mengedepankan pelestarian cagar budaya dan lingkungan, keberlanjutan sosial ekonomi, berlandaskan kearifan lokal yang bersumber dari budaya/tradisi lokal.

### **Daftar Pustaka**

- Anonim (2012) *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya*.
- Ariana, Nyoman (2010) *Pembangunan Pariwisata Bali yang Berkelanjutan dalam Perspektif Postmodernisme*. Dalam *Pariwisata Berkelanjutan dalam Pusaran Krisis Global*, Udayana University Press.
- Madiun, I Nyoman (2010) *Nusa Dua Model Pengembangan Kawasan Wisata Modern*. Denpasar, Udayana University Press.
- Pitana, I Gde dan I Ketut Surya Diarta (2009) *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Yogyakarta, Penerbit Andi.
- Suantika, I Wayan (2008) *Pengembangan Sumberdaya Arkeologi Berbasis Kearifan Lokal*. *Kumpulan Makalah Pertemuan Ilmiah Arkeologi XI*.
- Supardi, Nunus (2012) *Arkeologi untuk Masyarakat-Masyarakat untuk Arkeologi*. *Arkeologi Publik*. Jakarta, Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia.
- Sedyawati, Edi (2002) *Pembagian Peranan dalam Pengelolaan Sumberdaya Budaya*. Dalam *Manfaat Sumberdaya Arkeologi untuk Memperkokoh Jati diri Bangsa*. Denpasar, Upada Sastra.
- (2010) *Budaya Indonesia Kajian Arkeologi, Seni, dan Sejarah*. Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada.
- (2012) *Arkeologi Membidik Sasaran yang Senantiasa Bergerak*. Dalam *Arkeologi Publik*. Jakarta: Ikatan ahli Arkeologi Indonesia.

### **Website**

<http://ariefksmwrndn.blogspot.co.id/2014/06/pengertian-kearifan-lokal.html>

**I Wayan Gde Yadnya Tenaya**  
Balai Pelestarian Cagar Budaya Bali

# Konservasi Keramik Bawah Air

Leliek Agung Haldoko, Yudi Suhartono, dan Arif Gunawan

## **Abstract**

*Ceramics, as one of the kinds of underwater archaeological remains, are highly valuable for cultural history and knowledge, so it is worth to make them as cultural heritage. Handling underwater ceramics found under the sea is very difficult because the ceramics are influenced by salt solution and coral deposits, which accelerate damage and corrosion. Moreover, not all the ceramics were found intact; some were broken into pieces and some were found with one fragment missing. Therefore an effective way to clean the coral deposit without damaging the ceramics. In this research, the material used to clean the coral deposit was saturated solution of CO<sub>2</sub>. Then the result was compared with those cleaned using HCl 5% and citric acid 5%, and also by boiling. To piece together fragments of ceramics were used animal glue, in this case gelatin and anchor.*

**Keywords:** *keramik, pembersihan, endapan karang, penyambungan, larutan jenuh CO<sub>2</sub>, animal glue*

**Kata kunci:** *ceramics, cleaning, coral deposit, piecing together, saturated solution of CO<sub>2</sub>, animal glue*

## **1. Pendahuluan**

Tinggalan bawah air memiliki nilai penting bagi sejarah, kebudayaan dan ilmu pengetahuan sehingga dapat ditetapkan sebagai cagar budaya. Pelestarian cagar budaya tinggalan bawah air sangat penting untuk dilakukan karena tingginya nilai penting cagar budaya tersebut serta umumnya telah mengalami kerusakan dan pelapukan. Oleh karena itulah diperlukan tindakan konservasi.

Konservasi menjadi bagian yang penting dalam penelitian arkeologi. Permasalahan yang ada akan semakin kompleks pada tinggalan bawah air seperti pada sungai atau laut. Salah satu dari tinggalan bawah air adalah keramik. Keramik bawah air ini biasanya ditemukan pada kapal yang tenggelam pada masa lampau. Penanganan keramik bawah air yang ditemukan di laut merupakan yang paling sulit dari keramik bawah air yang ada, karena keramik akan terkena pengaruh baik dari garam terlarut maupun endapan karang yang dapat mempercepat kerusakan dan pelapukan. Selain itu keramik yang ditemukan tidak selalu dalam keadaan utuh, ada yang pecah menjadi fragmen-fragmen, maupun ada



fragmen yang hilang. Untuk itu diperlukan penanganan yang tepat untuk menyelamatkan keramik bawah air dari kerusakan dan pelapukan yaitu dengan tindakan konservasi.

Konservasi yang dilakukan berkaitan dengan semua kegiatan untuk menyelamatkan artefak, yang dalam hal ini adalah keramik bawah air. Konservasi mempunyai dua fungsi utama, yaitu preservasi dan restorasi. Preservasi bertujuan untuk membuat stabil, mempertahankan dari kerusakan dan kerapuhan serta kemunduran dari sifat-sifat yang terkandung secara fisik dari artefak. Tindakan ini diikuti dengan usaha untuk menyesuaikan artefak dengan lingkungan baru. Restorasi bertujuan untuk mengembalikan artefak sesuai dengan bentuk aslinya atau sesuai dengan bentuk ketika awal mula dibuat. Restorasi dibarengi dengan modifikasi materi untuk mengganti struktur atau bagian dari artefak yang hilang. Dalam artikel ini dibahas mengenai pembersihan endapan karang dan penyambungan keramik dengan bahan perekat yang *reversible*.

## 2. Metode

Objek penelitian yang dipakai adalah keramik bawah air yang ada di laboratorium konservasi Balai Konservasi Borobudur. Keramik bawah air ini berasal dari kapal tenggelam di perairan utara Cirebon. Keramik yang akan dikonservasi terlebih dahulu dibuat dokumentasinya sehingga dapat dilihat perbedaannya sebelum dan sesudah dilakukan tindakan konservasi (Hardiati, 2001). Metode konservasi yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi dua macam yaitu:

### a. Pembersihan endapan karang

Untuk pembersihan endapan karang akan dilakukan dengan larutan jenuh  $\text{CO}_2$ . Larutan jenuh  $\text{CO}_2$  ini didapatkan dengan cara mengalirkan gas  $\text{CO}_2$  secara terus menerus ke dalam aquades ( $\text{H}_2\text{O}$ ) dalam bak penampungan. Dengan cara ini akan terjadi penurunan pH karena reaksi antara  $\text{CO}_2$  dan  $\text{H}_2\text{O}$  akan membentuk asam lemah  $\text{H}_2\text{CO}_3$  (asam karbonat). Setelah itu keramik yang permukaannya masih ditutupi endapan karang dimasukkan ke dalam bak penampungan. Asam karbonat inilah yang akan dapat menguraikan endapan karang sehingga endapan karang yang lunak akan dapat terlepas sedangkan endapan karang yang keras dapat menjadi lunak. Selain itu sebagai pembanding juga akan dilakukan pembersihan endapan karang dengan cara lain, yaitu dengan asam klorida ( $\text{HCl}$ ) 5%, asam sitrat 5% dan dengan cara direbus.

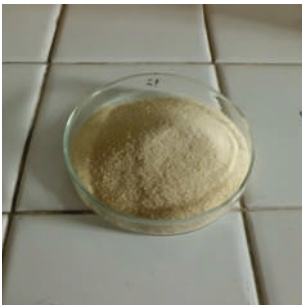


Gambar 1. Proses pembersihan endapan karang dengan larutan jenuh  $\text{CO}_2$

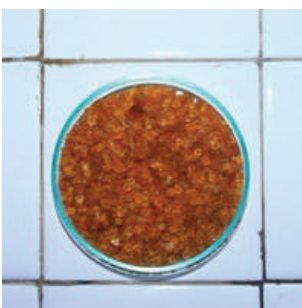
Penggunaan larutan asam dikarenakan endapan karang tersusun atas garam karbonat  $\text{CaCO}_3$  maupun  $\text{MgCO}_3$  yang merupakan garam yang bersifat basa. Larutan asam akan bereaksi dengan garam karbonat tersebut sehingga garam karbonat akan terurai dan terlepas dari permukaan keramik. Sementara itu dengan cara perebusan, garam karbonat akan mengalami dekomposisi akibat adanya pemanasan, sehingga garam karbonat menjadi lunak dan mudah untuk dibersihkan. Selanjutnya dari keempat cara ini akan dibandingkan tingkat efektivitasnya dan potensi kerusakan yang ditimbulkannya

### b. Penyambungan

Penyambungan keramik yang pecah menggunakan beberapa bahan perekat yang reversible, yang selanjutnya dibandingkan tingkat kekuatan rekatnya. Dipilihnya bahan perekat yang *reversible* agar ketika terjadi kesalahan penyambungan dapat dilepas kembali. Bahan perekat *reversible* yang dipakai adalah *animal glue*, yaitu gelatin dan anchor. Untuk membuat perekat dengan gelatin maupun anchor adalah dengan mencampurkan salah satu dari bahan tersebut dengan air lalu dipanaskan dan diaduk sampai menyatu. Selanjutnya didinginkan dan diaduk sampai mengental, baru kemudian dipakai untuk perekat. Jika perekat mulai mengeras dapat dipanaskan untuk mencairkan kembali.



Gambar 2. Gelatin



Gambar 3. Anchor

Perekat dapat langsung diaplikasikan untuk menyambung pecahan fragmen keramik. Penyambungan dilakukan secara bertahap yaitu setelah sambungan antar fragmen mengering, baru dilakukan penyambungan untuk fragmen berikutnya. Untuk menyangga agar selama proses pengeringan sambungan tidak bergeser digunakan malam (*wax*).



Gambar 4. Proses penyambungan dengan *animal glue*.

### 3. Pembahasan

#### a. Pembersihan Endapan Karang

Untuk pembersihan endapan karang dilakukan percobaan dengan pengembangan metode baru yaitu dengan menggunakan larutan jenuh  $\text{CO}_2$  (aquades yang dialiri gas  $\text{CO}_2$ ). Pertimbangan dipakainya metode baru ini adalah karena pH yang dihasilkan dari larutan jenuh  $\text{CO}_2$  tidak terlalu rendah sehingga tidak berbahaya (tidak merusak) untuk keramik itu sendiri.

Dari percobaan ini, aquadest yang sebelumnya memiliki pH 5 setelah dialiri gas  $\text{CO}_2$  pH-nya turun menjadi 4. Hal ini dikarenakan reaksi antara gas  $\text{CO}_2$  dan  $\text{H}_2\text{O}$  membentuk asam karbonat ( $\text{H}_2\text{CO}_3$ ) yang merupakan asam lemah. Reaksi ini dapat terjadi karena kelarutan  $\text{CO}_2$  dalam air yang cukup tinggi. Asam karbonat inilah yang akan menguraikan garam karbonat yang merupakan penyusun utama endapan karang. Dengan metode ini nantinya perendaman dilakukan dalam waktu yang cukup lama (sampai berhari-hari), mengingat pH yang dihasilkan dari larutan ini masih cukup tinggi.

Selain itu sebagai pembandingan untuk pembersihan endapan karang dengan larutan jenuh  $\text{CO}_2$  juga dilakukan pembersihan endapan karang dengan HCl 5%, asam sitrat ( $\text{C}_6\text{H}_8\text{O}_7$ ) 5% dan dengan cara direbus. HCl merupakan asam kuat sehingga dapat dengan cepat menguraikan garam karbonat. Selain itu juga dilakukan pembersihan endapan karang dengan asam sitrat 5%. Asam sitrat merupakan asam lemah sehingga diharapkan dapat menghilangkan endapan karang dengan tanpa menimbulkan kerusakan pada keramik.

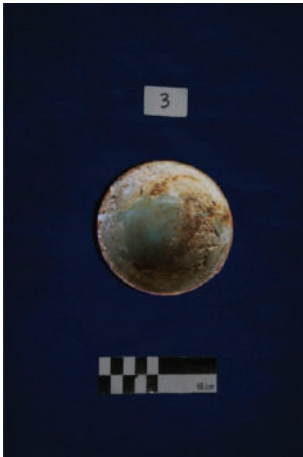
Pembersihan endapan karang juga dilakukan dengan cara perebusan. Dengan cara ini endapan karang yang tersusun atas garam karbonat akan mengalami dekomposisi akibat adanya pemanasan, sehingga garam karbonat akan menjadi lunak dan mudah untuk dibersihkan. Hal ini dapat terjadi karena jika dipanaskan, kebanyakan garam karbonat cenderung mengalami dekomposisi membentuk oksida logam dan karbon dioksida. Karena itu dalam keadaan panas harus segera dibersihkan dengan bantuan scavel, sebelum kembali mengeras jika suhu turun. Berikut adalah hasil pembersihan endapan karang dengan menggunakan metode di atas:



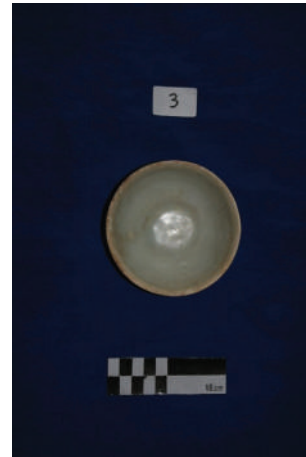
Gambar 5. Kondisi keramik sebelum dibersihkan



Gambar 6. Kondisi keramik setelah dibersihkan dengan larutan jenuh  $\text{CO}_2$



Gambar 7. Kondisi keramik sebelum dibersihkan.



Gambar 8. Kondisi keramik setelah dibersihkan dengan larutan jenuh  $\text{CO}_2$ .

Dari percobaan pembersihan endapan karang dengan larutan jenuh  $\text{CO}_2$  (aquades yang dialiri gas  $\text{CO}_2$ ) ini, untuk keramik no. 3 dilakukan perendaman selama 2 hari, sedangkan untuk keramik no. 1 dilakukan perendaman sampai gas habis (+ 25 hari). Hasilnya adalah endapan karang pada keramik no. 3 telah menjadi lunak sehingga dapat dengan mudah dilakukan pembersihan mekanis dengan scavel. Penggunaan scavel diperlukan karena metode mekanis masih tetap yang paling aman untuk menghilangkan endapan karang (Hamilton, 1999).

Untuk keramik no. 1 dibiarkan terendam sampai gas  $\text{CO}_2$  habis. Ini dilakukan untuk melihat sejauh mana larutan ini dapat menghilangkan endapan karang dengan sendirinya. Hasilnya terlihat bahwa endapan karang yang lunak dapat terlepas sedangkan untuk endapan karang yang keras telah menjadi lunak. Persentase endapan karang yang lepas dengan sendirinya pada keramik no. 1 sekitar 25%. Selanjutnya untuk endapan karang yang masih menempel pada keramik dibersihkan secara mekanis dengan *scavel*. Pembersihan dapat dilakukan dengan mudah karena endapan karang yang masih menempel telah menjadi lunak. Kekurangan metode ini adalah noda besi yang menempel pada permukaan keramik tidak ikut hilang.

Selain menggunakan larutan jenuh  $\text{CO}_2$  untuk pembersihan endapan karang, sebagai pembanding juga digunakan HCl 5%, asam sitrat 5% dan dengan cara direbus. Pembersihan endapan karang dengan HCl 5% dilakukan dengan perendaman selama 3 menit, sedangkan dengan asam sitrat 5% perendaman dilakukan selama 15 menit. Pembersihan endapan karang dengan perebusan dilakukan selama 1,5 jam pada suhu  $+100^\circ\text{C}$ . Untuk mempercepat proses pembersihan juga dibantu dengan cara mekanis menggunakan *scavel*. Hasilnya dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 9. Kondisi keramik sebelum dibersihkan



Gambar 10. Kondisi keramik setelah dibersihkan dengan HCl 5%.



Gambar 11. Kondisi keramik sebelum dibersihkan



Gambar 12. Kondisi keramik setelah dibersihkan dengan asam sitrat 5%.



Gambar 13. Kondisi keramik sebelum dibersihkan



Gambar 14. Kondisi keramik setelah dibersihkan dengan direbus.

Dari percobaan pembersihan endapan karang pada keramik no. 7 dengan HCl 5% terlihat bahwa larutan ini sangat efektif dalam melarutkan endapan karang. Hal ini terjadi karena HCl merupakan asam kuat yang sangat reaktif terhadap garam karbonat. Selain itu noda besi yang menempel pada keramik juga ikut hilang. Dampak negatif yang terjadi adalah glasir ikut mengelupas sehingga permukaan keramik menjadi kasar.

Untuk percobaan pembersihan endapan karang pada keramik no. 8 dengan asam sitrat 5% terlihat bahwa larutan ini cukup efektif untuk menghilangkan endapan karang. Selain itu noda besi yang menempel pada permukaan keramik juga ikut hilang tanpa menghilangkan glasir. Perubahan yang terjadi adalah permukaan keramik menjadi berwarna kekuningan.

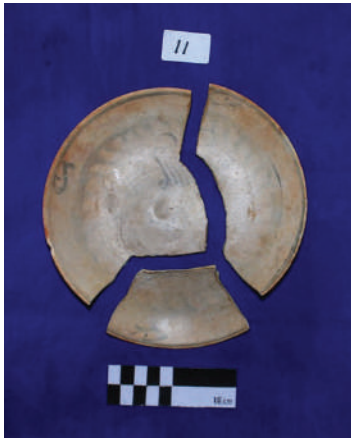
Terakhir adalah pembersihan endapan karang pada keramik no. 9 dengan cara direbus. Perebusan dilakukan pada suhu + 100° C selama 1,5 jam. Perebusan ini tidak akan merubah fisik dari keramik karena suhu perebusan berada di bawah suhu pembakaran keramik (porselen) yang mencapai diatas 1000° C. Hasilnya adalah beberapa bagian dari endapan karang dapat terlepas. Hal yang menjadi kekurangan dari metode ini adalah di beberapa bagian masih terdapat endapan karang yang keras. Selain itu noda besi yang menempel pada permukaan keramik tidak ikut hilang.

#### **b. Penyambungan Keramik**

Untuk melakukan penyambungan keramik yang pecah ini dilakukan percobaan dengan menggunakan bahan perekat yang *reversible*. Dasar pemilihan bahan perekat jenis ini adalah agar ketika telah dilakukan penyambungan masih dapat dikembalikan ke bentuk semula. Selain itu ketika terjadi kesalahan dalam penyambungan dapat dilepas kembali tanpa merusak permukaan sambungan. Karena itu dipilih untuk menggunakan *animal glue* yaitu bahan perekat yang berasal dari tulang atau kulit binatang. Percobaan pembuatan bahan perekat ini dilakukan dengan menggunakan gelatin dan anchor. Gelatin maupun anchor merupakan protein yang diperoleh dari hidrolisis kolagen yang secara alami terdapat pada tulang atau kulit binatang. Kata “kolagen” sendiri berasal dari bahasa Yunani yang artinya “bersifat lekat atau menghasilkan pelekat”. Untuk dapat digunakan sebagai bahan perekat, gelatin maupun anchor direbus dengan air dan selanjutnya didinginkan sampai mengental. Keunggulan perekat jenis ini selain bersifat *reversible* juga dapat digunakan untuk menyambung antar fragmen yang memiliki celah besar karena kekentalannya dapat disesuaikan.

Karena permukaan keramik yang akan disambung memiliki luasan yang kecil dan tipis, maka agar sambungan menjadi lebih kuat perbandingan antara gelatin maupun anchor dengan air dibuat besar. Untuk keramik jenis porselin bahan perekat dibuat dengan perbandingan 1 : 1 karena bahan perekat hanya akan menempel di permukaan sambungan sehingga dibuat yang lebih kental. Untuk gerabah yang memiliki porositas yang besar, bahan perekat dibuat dengan perbandingan 1 : 2 agar lebih encer sehingga dapat meresap ke pori-pori keramik yang akan menjadikan daya rekatnya menjadi lebih besar.





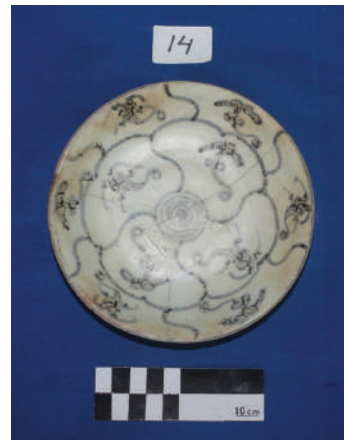
Gambar 15. Kondisi keramik sebelum dilakukan penyambungan



Gambar 16. Kondisi keramik setelah disambung dengan anchor 1:1



Gambar 17. Kondisi keramik sebelum dilakukan penyambungan



Gambar 18. Kondisi keramik setelah disambung dengan gelatin 1:1



Gambar 19. Kondisi gerabah sebelum dilakukan penyambungan



Gambar 20. Kondisi gerabah setelah disambung dengan anchor 1:2

Pada keramik no. 11, ketika fragmen disatukan terlihat adanya celah antar fragmen (tidak menyatu sempurna). Hal ini terjadi karena sebelumnya keramik ini pernah dilakukan penyambungan dengan lem *alteco* yang sifatnya yang tidak *reversible* sehingga bekas lem tetap menempel pada permukaan sambungan (tidak dapat dihilangkan). Karena itu untuk melakukan penyambungan kembali dibutuhkan perekat yang kental dan agak tebal sehingga dapat menyatukan fragmen-fragmen keramik yang terpisah. Pada penyambungan keramik no. 11 digunakan anchor dengan perbandingan 1:1 dengan air, dan hasilnya sambungan merekat dengan kuat.

Pada keramik no. 14, ketika fragmen disatukan hampir tidak terdapat celah. Untuk itu perekat yang digunakan haruslah tidak terlalu tebal agar tidak membekas pada sambungan dan dapat menyatu dengan sempurna. Pada penyambungan keramik no. 14 digunakan gelatin dengan perbandingan 1:1 dengan air. Hasilnya sambungan merekat kuat dan fragmen dapat menyatu dengan sempurna.

Gerabah no. 13 adalah gerabah baru. Ketika fragmen disatukan hampir tidak terdapat celah dan sangat rapat. Karena gerabah memiliki porositas besar dan mudah menyerap cairan maka perekat yang dipakai adalah perekat yang encer agar dapat meresap ke pori-pori gerabah sehingga kekuatan sambungannya akan lebih besar. Karena itu yang dipakai sebagai perekat adalah anchor dengan perbandingan 1:2 dengan air. Dipilihnya anchor daripada gelatin sebagai perekat adalah karena dengan perbandingan yang sama (dengan air) memiliki bentuk yang lebih encer. Hasilnya sambungan merekat kuat dan fragmen dapat menyatu dengan sempurna.

Untuk mengetahui kekuatan sambungan dilakukan pengujian dengan kuat geser. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan sampel bata pres yang dibentuk balok dan dipotong dengan sudut 45o. Selanjutnya pada bidang potongan tersebut diberi perekat dan dibiarkan sampai mengering lalu diuji kuat gesernya dengan menggunakan *Universal Testing Machine* (UTM). Hasilnya adalah:

Tabel 1. Hasil uji kuat geser anchor dan gelatin

Perekat	kuat geser
Anchor	88,33 kg/cm <sup>2</sup>
Gelatin	92,5 kg/cm <sup>2</sup>

Untuk melepas sambungan keramik dapat dilakukan dengan merendam dalam air, dan dalam beberapa menit sambungan keramik tersebut akan lepas dengan sendirinya. Hal ini terjadi karena sifat dari *animal glue* (gelatin dan anchor) yang larut air.



Gambar 21. Sambungan akan terlepas ketika direndam dalam air

#### 4. Penutup

Dari percobaan pembuatan larutan jenuh  $\text{CO}_2$ , pH air menjadi menurun setelah dialiri gas  $\text{CO}_2$  secara terus menerus. Untuk pembersihan endapan karang dengan larutan jenuh  $\text{CO}_2$  didapatkan hasil bahwa endapan karang yang lunak dapat terlepas sedangkan untuk endapan karang yang keras dapat menjadi lunak, tetapi noda besi yang menempel pada permukaan keramik tidak ikut hilang. HCl 5% dan asam sitrat 5% efektif untuk menghilangkan endapan karang sekaligus menghilangkan noda besi pada permukaan keramik, tetapi dampak negatif untuk pembersihan dengan HCl adalah glasir ikut mengelupas, sedangkan untuk pembersihan dengan asam sitrat adalah permukaan keramik menjadi berwarna kekuningan. Untuk pembersihan endapan karang dengan direbus, di beberapa bagian masih terdapat endapan karang yang keras. Selain itu noda besi yang menempel pada permukaan keramik tidak ikut hilang. Ini berarti dari beberapa metode yang dilakukan untuk pembersihan endapan karang pada keramik, setiap metode memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing.

Untuk penyambungan keramik digunakan bahan yang *reversible* yaitu dari jenis animal glue, agar ketika telah dilakukan penyambungan masih dapat dikembalikan ke bentuk semula dan jika terjadi kesalahan dalam penyambungan dapat dilepas kembali tanpa merusak permukaan sambungan. Untuk penyambungan keramik jenis porselin digunakan bahan perekat yang lebih kental karena luas permukaan sambungannya kecil, sedangkan untuk jenis gerabah digunakan bahan perekat yang lebih encer agar dapat meresap ke sampai pori-pori sehingga sambungannya semakin kuat. Sifat *reversible* gelatin dan anchor terletak pada sifatnya yang larut air sehingga untuk melepas sambungan, keramik hanya perlu direndam air dan dalam beberapa menit akan terlepas dengan sendirinya.

## **Daftar Pustaka**

- Hardiati, E. S. (2001) *Konservasi Keramik*. Jakarta, Museum Nasional.
- Plenderleith, H. J. (1957) *The Conservation of Antiquities and Work of Art (Treatment, Repair and Restoration)*. London, Oxford University Press.
- Suhardi, Nahar Cahyandaru, Sudiby. (2008) *Konservasi Keramik*. Magelang, Balai Konservasi Peninggalan Borobudur.

## **Website**

- Hamilton, D. L. (1999) *Methods of Conserving Archaeological Material from Underwater Sites*. Texas A&M University, Texas. [online] Available from: (<http://nautarch.tamu.edu/CRL/conservationmanual/File4.htm>).
- Zeebe, Richard. (2009) *Marine Carbonate Chemistry*, Environmental Information Coalition, National Council for Science and the Environment, Washington. [online] Available from: ([http://www.eoearth.org/article/Marine\\_carbonate\\_chemistry?topic=49553](http://www.eoearth.org/article/Marine_carbonate_chemistry?topic=49553)).

**Yudi Suhartono**

**Arif Gunawan**

**Leliek Agung Haldoko**  
Balai Konservasi Borobudur  
[leliek\\_agung@yahoo.co.id](mailto:leliek_agung@yahoo.co.id)

# Pengembangan Arkeologi Maritim: Urgensitas Pelestarian Sumber Daya Arkeologi Maritim di Aceh dan Sumatera Utara

Deni Sutrisna, M.Hum.

## **Abstract**

*The maritime world in archeology is not just about artifacts, structures, sites and regions alone. Archeology sees the maritime world as a field in which various fields of life (multi-discipline) support the maritime people's movement as a process that is always growing and developing. Due to the process, the past then leaves a trace to us (archaeologists) to be recognizable, preserved, developed and utilized as a legacy of the past for the right and actual interests of present and future human beings.*

*Aceh-North Sumatera is one of the maritime fields of Indonesia that has been present since the early century CE. From maritime life, we finally meet with various archaeological remains of other nations. Traces of contacts and mutual influence between nations in the archipelago, as well as visitors that came and went from century to century, have given us archaeological and historic wealth, which is very important for the nation of Indonesia. Why? These archaeological and historical wealths are Indonesian national identity and also the raw material that is very important as the ammunition of the maritime character of the Indonesian nation. Therefore, the urgency to record, pour in the protection, develop and utilize are the central issues that must be accounted for in Indonesia so that the past nutritional nutrients of the archipelago can function and functioned as one of the vital sources of the Indonesian nation.*

**Keywords:** maritime archaeology, value, sustainable, developed and utilized

**Kata kunci:** arkeologi maritim, nilai, berkelanjutan, berkembang, bermanfaat

## **1. Pendahuluan**

Arkeologi Maritim merupakan bidang persinggungan keilmuan antara disiplin ilmu arkeologi dan dunia kemaritiman. Arkeologi memahami dunia kemaritiman sebagai ranah kehidupan manusia dimana ada aktivitas sosial, budaya, politik, ekonomi, militer dan lain sebagainya. Bekas kehidupan tersebut terekam dalam tinggalan-tinggalan arkeologi yang berada di bawah air, pesisir, maupun di daratan yang dahulunya bekas aktivitas kemaritiman.

Sebagai ranah manusia, dunia maritim telah berproses selama puluhan ribu tahun. Dimulai dengan gerak kehidupan prasejarah, jejak kemaritiman manusia ditandai interaksinya melalui hubungan manusia-perahu-lingkungan pesisir, seperti yang tertera dalam gambar

prasejarah (seni cadas) di gua-gua yang banyak tersebar di Asia Tenggara. Sebagai contoh, di Indonesia bagian Timur, situs-situs gua prasejarah yang menginformasikan dunia kemaritiman diperkirakan hidup sebelum Masehi. Selain situs gua, petunjuk awal lainnya yang menunjukkan interaksi manusia dengan dunia maritim datang dari temuan prasejarah situs-situs *kjokkenmoddinger* yang juga hidup pada masa yang sama.

Di Aceh dan Sumatra Utara khususnya, dunia kemaritiman jelas telah tumbuh sebelum masuknya tahun Masehi. Pertama, bukti arkeologis tertua berupa persebaran situs *kjokkenmoddinger* di Pantai Utara Pulau Sumatra, seperti bukit kerang di Kabupaten Aceh Tamiang.<sup>1</sup> Berdasarkan sisa-sisa sampah dapur berbentuk cangkang-cangkang kerang, juga ada temuan kapak genggam yang menunjukkan pertanda masa huninya diperkirakan sejak 11.000 tahun yang lalu.

Kedua, pertumbuhan jalur dagang yang dikenali dengan istilah Jalur Sutra (*silk road*) dan jalur rempah (*spice road*) sebelum abad ke-I Masehi, menjadi trigger dinamika sosial ekonomi Asia Tenggara secara umum dan nusantara (Indonesia) secara khusus. Selat Malaka dan Samudra Hindia menjadi jalur yang menghubungkan Dunia Timur dengan Dunia Barat. Rekaman historis maritim, menunjukkan banyak perubahan besar yang terjadi di nusantara (Selat Malaka dan Samudra Hindia), termasuk di Sumatra Utara dan Aceh, dimana kita ketahui sejak abad ke-1 Masehi, telah turut ambil bagian dalam proses perdagangan tersebut (Said 1961, 17-18).

Ketiga, antara abad ke-1 sampai dengan abad ke-4 Masehi, jejak sejarah yang tentunya meninggalkan tinggalan arkeologi maritim di Selat Malaka dan Samudra Hindia memberikan informasi semakin intensifnya kedua jalur ini sebagai jalur perdagangan yang juga digunakan dalam penyebaran pengaruh politik, agama (Hindu-Buddha), militer, dan sebagainya. Pada masa ini, titik-titik komunitas masyarakat yang ada di Selat Malaka dan Samudra Hindia, diperkirakan semakin intensif melakukan kontak, transfer pengetahuan dan terlibat aktif baik langsung maupun tidak langsung dalam dinamika maritim saat itu.

---

<sup>1</sup> Dr. P. V. van Stein Callenfels pada tahun 1925 dan menurut penelitian yang dilakukannya, kehidupan manusia pada saat itu bergantung dari hasil menangkap siput dan kerang karena ditemukan sampah kedua hewan tersebut setinggi 7 meter. Sampah dengan ketinggian tersebut kemungkinan telah mengalami proses pembentukan cukup lama, yaitu mencapai ratusan bahkan ribuan tahun. Di antara tumpukan sampah tersebut juga ditemukan batu penggiling beserta landasannya (pipisan) yang digunakan untuk menghaluskan cat merah. Cat tersebut diperkirakan digunakan dalam acara keagamaan atau ilmu sihir. Di tempat itu juga ditemukan banyak benda-benda kebudayaan seperti kapak genggam yang disebut *pebble* atau kapak genggam Sumatra (*Sumeteralith*) sesuai dengan tempat penemuannya. Kapak tersebut terbuat dari batu kali yang dibelah dua dan teksturnya masih kasar. Kapak lain yang ditemukan pada zaman ini adalah *bache courte* (kapak pendek) yang berbentuk setengah lingkaran seperti kapak genggam atau *chopper*. Berdasarkan pecahan tengkorak dan gigi yang ditemukan pada *kjokkenmoddinger*, diperkirakan bahwa manusia yang hidup pada zaman mesolitikum adalah bangsa Papua Melanesoid (nenek moyang suku Irian dan Melanesoid).



Keempat, akibat dampak kontak dagang yang intensif antar Timur Tengah-India-Tiongkok-juga semakin menumbuhkan pusat-pusat ekonomi (pelabuhan). Tercatat di Pulau Sumatra, berkembang pusat-pusat ekonomi, sosial, budaya abad ke-6 sampai dengan 10 Masehi yang tersebut dalam prasasti Tanjore, yaitu: Pannai (Pane), Malaiyur, Mayuridangam, Ilangasogam, Ma-ppalam, mevilimbangan (Palembang), Valaippanduru, Talaitakkolam, Ma-damalingam, Ilamuridesam (Lamuri, Aceh), manakkavaram, Kataha/Kadaram/Kidaram (Coedes *et al.* 2014, 10-26).

Kelima, terbentuknya kerajaan maritim Islam antara abad XIII-XVI Masehi, menunjukkan kedudukan wilayah Aceh, memiliki peranan sangat penting atas jalur Selat Malaka dan Samudra Hindia di pesisir Pantai Barat Sumatra, menemukan bentuknya dalam bentuk penguasaan jalur-jalur perdagangan. Pada masa ini, persaingan dagang semakin ramai dengan kehadiran bangsa Eropa-Kristen, kehadiran Islam, yang keduanya turut membentuk geopolitik di Asia Tenggara.

## **2. Kekayaan Potensi Sumberdaya Arkeologi Maritim di Aceh dan Sumatra Utara**

Ruang lingkup Undang-Undang No.11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya juga membawahi tinggalan arkeologi maritim, seperti arkeologi bawah air, pesisir dan tinggalan arkeologis lainnya yang menunjukkan dinamika sosial-budaya-politik serta koneksitas yang tinggi sepanjang sejarah manusia di Selat Malaka dan Samudra Hindia.

Merujuk wilayah kerja Balai Pelestarian Cagar Budaya (BPCB) Aceh di provinsi Aceh dan Sumatra Utara, kita memahami bahwa rentang waktu dunia kemaritiman yang terkoneksi di wilayah ini telah terjadi sebelum tahun Masehi. Kehadiran kapur barus, cengkeh, dan rempah-rempah lainnya di Asia Tengah, Eropa, Asia Timur, India, menunjukkan adanya kehadiran negeri negeri nusantara ini dalam dinamika perdagangan rempah-rempah global saat itu.

Secara arkeologis, tentu saja, operasi-operasi ilmiah diperlukan untuk membuktikan berbagai potensi tersebut di atas. Artinya, diperlukan aksi-aksi yang ilmiah yang melibatkan multi *stakeholder*, multi disiplin ilmu dan multi kelembagaan agar potensi historis ini bisa digali, dilindungi, dikembangkan, dan dimanfaatkan untuk kemajuan bangsa dan negara Indonesia.

Penggalian potensi sumberdaya arkeologi maritim di Aceh dan Sumatra Utara akan memberikan banyak peluang bagi anak-anak bangsa ini untuk melihat berbagai aspek yang pernah muncul dan maupun tidak muncul tetapi terbaca sebagai potensi yang tersembunyi yang tidak teraktualkan pada masa lampau.

Potensi yang muncul bisa diwakili dari pengembangan dan pemanfaatan produk-produk rempah yang memang masih menjadi kebutuhan dunia saat ini. Dengan kombinasi

teknologi, rempah-rempah yang menjadi pusat ekonomi nusantara di masa lampau, kita bisa membuat dan memperkuat kembali (revitalisasi) cita rasa yang baru dan sesuai selera konsumen dunia hari ini dan hari ke depan.

Program perkuatan kemampuan pelabuhan-pelabuhan kuno menjadi basis ekonomi rakyat di Aceh dan Sumatra Utara juga perlu dilakukan. Di tempat ini, pengembangan dan pemanfaatan pelabuhan kuno sebagai basis ekonomi perlu dikaji secara komprehensif. Dengan sentuhan teknologi dan keberpihakan kebijakan maka kesetaraan ekonomi bisa juga diaktualisasikan pada masyarakat yang hidup di sekitar pelabuhan-pelabuhan kuno tersebut.

Adapun potensi yang tidak muncul di masa lalu, tetapi penting pada masa saat ini, seperti, perlunya perkuatan armada laut yang ada sehingga kuat melindungi bangsa ini di perairan selat Malaka dan Samudra Hindia, mengingat kedua tempat tersebut menjadi sumber-sumber ekonomi penting bagi bangsa dan negara Indonesia itu sendiri. Dengan dominasi keamanan di Samudra Hindia dan Selat Malaka, menunjukkan kapasitas bangsa Indonesia sebagai bangsa yang menjamin keamana perlintasan dagang internasional dan menjamin garis terluar batas teritorial bangsa Indonesia itu sendiri. Selain itu, kehadiran keamanan di Selat malaka dan Samudra Hindia yang berada di bandar-bandar kuno memungkinkan eksplorasi dan eksploitasi potensi kelautan baik arkeologi, sejarah, energi, kelautan, pesisir akan bisa dilakukan yang pada akhirnya menjadi pusat-pusat pertumbuhan ekonomi.

### **3. Beberapa Permasalahan dan Solusi**

Balai pelestarian Cagar Budaya (BPCB) Aceh melihat potensi arkeologi maritim di Samudra Hindia dan Selat Malaka juga terkait erat dengan *national security*. Mengapa karena wilayah ini adalah batas-batas terluar bangsa Indonesia itu sendiri. Dan kita tahu, perdagangan gelap seperti narkoba, senjata ilegal, menjadikan areal ini sebagai black market yang tentu membahayakan kedaulatan dan keamanan nasional Indonesia.

Kembali pada arkeologi maritim, hal yang ingin ditegaskan: pertama, permasalahan utama pelestarian cagar budaya maritim di Indonesia secara umum dan Aceh-Sumatra Utara secara khusus karena pemerintah Indonesia (pusat) belum memiliki suatu konsep dan kebijakan holistik terkait hendak dikemanakan dan hendak diapakan potensi arkeologi maritim itu sendiri. Kedua, karena tidak adanya kejelasan konsep dan kebijakan, negara memperlakukan arkeologi maritim sebagai sesuatu yang tidak menjadi agenda penting bangsa ini. Ketiga, dampak dari ketiadaan keberpihakan yang terjadi semenjak bangsa ini merdeka (baca: 1945) potensi arkeologi maritim di Aceh-Sumatra Utara dapat dikatakan masih belum tersentuh dengan bijaksana.

Akibatnya, banyak temuan-temuan arkeologi maritim di wilayah BPCB Aceh (Aceh-Sumatra Utara) menjadi *santapan* para pemburu harta karun bawah air yang secara aktif sampai hari ini memangsa sumberdaya arkeologi maritim kita. Tercatat ada trilyunan nilai dari bangkai kapal yang muatannya mengandung harta karun yang diambil secara ilegal oleh para pemburu harta karun baik orang Indonesia sendiri yang bekerjasama dengan orang asing.

#### **4. Penutup**

Berdasarkan pemahaman di atas, BPCB Aceh yang bekerja di wilayah provinsi Aceh dan Sumatra Utara, juga bekerja di antara Selat Malaka dan Samudra Hindia, sangat mendorong pemerintah pusat, dalam hal ini kementerian yang menangani kemaritiman dan cagar budaya agar membuat instruksi teknis terkait perlunya penyelamatan (pelindungan), pengembangan dan pemanfaatan potensi arkeologi maritim di Indonesia. Selanjutnya, pendudukan anggaran, teknologi, sumberdaya manusia dan lain sebagainya turut dihadirkan dalam rangka mendayakan kekayaan sejarah dan tinggalan arkeologinya untuk kepentingan masyarakat, bangsa dan negara Indonesia.

Hanya dengan dukungan yang kuat mulai kebijakan, anggaran, teknologi, sumberdaya manusia dan sebagainya, maka Indonesia akan mampu mengembalikan energi masa lampau dari jaringan kemaritiman sebagai kekuatan nasional yang menopang ekonomi kebangsaan dan kedaulatan bangsa. Karenanya pengembangan arkeologi maritim di Indonesia menjadi hal penting dan membutuhkan tindakan cepat. Selain itu, ketersediaan dukungan politik, kebijakan, anggaran dan sumberdaya manusia mutlak diperlukan sebagai wujud kehadiran dan keberpihakan negara dalam bentuk legal formal dan *budgeting*.

#### **Daftar Pustaka**

- Soekmono, R. (1973) *Pengantar Sejarah Kebudayaan Indonesia I*. Yogyakarta, Kanisius.
- Coedes, G. et al. (2014) *Kedatuan Sriwijaya*. Depok, Komunitas Bambu.
- Munandar, A.A. dkk. (2012) *Indonesia dalam Arus Sejarah Jilid II, Kerajaan Hindu-Budha*. Jakarta, PT. Ichtar Baru Van Hoeve
- Said, M. (1981) *Aceh Sepanjang Abad*. Medan, Waspada Press.

Deni Sutrisna, M.Hum.  
Balai Arkeologi Medan  
deni\_sutrisna@kemdikbud.go.id

# Model Manajemen Sumber Daya Budaya Bawah Air Terintegrasi di Kepulauan Karimunjawa, Jawa Tengah

St. Prabawa Dwi Putranto

## **Abstract**

*Indonesian people thrive in an archipelago in the the equator. A long cultural contact and history have left many cultural heritages, most of which are buried underground and sunk under the sea. Indonesia has a lot of underwater cultural heritages, some of them are located in the waters of Karimunjawa Islands. These sites need to be preserved because of their potencies as underwater cultural resources. To maintain their values, the cultural resources in Karimunjawa have to be preserved according to the Law Number 11 of the Year 2010 on Cultural Heritage, which consist of protection, development, and utilization in order to maintain its continuity for future generation. Protection effort of the Karimunjawa is now done by the Karimunjawa National Park, which has the duty to conserve the natural resource and its ecosystem. However, the preservation of underwater cultural resource of Karimunjawa has never been entirely done, so it needs a regional management to preserve both natural and cultural resources. This article proposes an integrated management model, which combines preservation of cultural and natural resources to minimize conflict of interest between stakeholders from different fields, especially for preservation.*

**Keywords:** *cultural heritage, cultural resources management, cultural heritage preservation, Karimunjawa, underwater*

**Kata kunci:** bawah air, cagar budaya, Karimunjawa, manajemen sumber daya budaya, pelestarian cagar budaya

## **1. Pendahuluan**

Indonesia memiliki perairan yang lebih luas daripada daratan. Kontak budaya dan sejarah yang panjang telah banyak menghasilkan tinggalan budaya, khususnya yang berada di laut. Tinggalan budaya ini belum banyak terungkap dan tentunya masih mengandung banyak informasi terkait dengan sejarah dan kebudayaan Bangsa Indonesia.

Tinggalan budaya pada umumnya telah mengalami perubahan bentuk dan lokasi. Sebagian besar terpendam di dalam tanah, dan sebagian lain tenggelam di dasar laut. Tinggalan budaya merupakan sumber daya yang terbatas, tidak dapat diperbaharui, rapuh, tidak dapat digantikan, dan unik (Green dan Moore 2010, 108). Oleh karena itu, diperlukan

suatu penanganan dan manajemen yang tepat untuk melestarikannya.

Dalam konteks pelestarian warisan budaya bawah air, UNESCO telah mengeluarkan peraturan *The UNESCO Convention On the Protection of The Underwater Cultural Heritage*. Di dalam Pasal 1 *The UNESCO Convention On the Protection of The Underwater Cultural Heritage* dijelaskan pengertian warisan budaya bawah air sebagai berikut:

*“Underwater cultural heritage” means all traces of human existence having a cultural, historical or archaeological character which have been partially or totally under water, periodically or continuously,...*

Indonesia memiliki banyak tinggalan budaya bawah air, namun pelestariannya belum mendapat perhatian secara maksimal. Dalam penanganan tinggalan budaya bawah air, terdapat beberapa kendala yang membuat pelestariannya tidak maksimal, antara lain:

- a. Lokasi situs sulit dicapai karena terletak di bawah air yang seringkali cukup dalam.
- b. Penanganan pelestarian memerlukan tenaga, peralatan, dan biaya yang cukup besar.
- c. Belum adanya peraturan teknis mengenai pelaksanaan pelestarian tinggalan budaya bawah air.
- d. Terbatasnya sumber daya manusia (SDM) yang memiliki pengetahuan dan keahlian di bidang arkeologi bawah air.
- e. Pengangkatan oleh perusahaan swasta untuk kepentingan komersial baik legal maupun ilegal masih terjadi.

Paradigma terhadap pelestarian tinggalan budaya bawah air terus berkembang. Upaya menuju pelestarian tinggalan budaya bawah air telah dimulai dengan adanya kebijakan moratorium perizinan pengangkatan untuk kepentingan komersial pada 11 Agustus 2015 oleh Menteri Kelautan dan Perikanan.

Tinggalan budaya bawah air di Indonesia berjumlah cukup banyak dan tersebar di wilayah perairan Indonesia. Dari jumlah tersebut terdapat beberapa lokasi yang memiliki tinggalan budaya bawah air yang terkonsentrasi atau berkelompok. Lokasi tersebut antara lain Perairan Bangka Belitung, Perairan Kepulauan Seribu, dan Perairan Kepulauan Karimunjawa.

Penelitian ini secara khusus membahas tentang pelestarian sumber daya budaya budaya bawah air di Perairan Kepulauan Karimunjawa karena merupakan kawasan yang memiliki beberapa tinggalan budaya bawah air dan memiliki nilai penting bagi sejarah dan kebudayaan Indonesia. Wilayah Kepulauan Karimunjawa juga kaya akan sumber daya alam yang hingga kini dikelola oleh Balai Taman Nasional Karimunjawa. Dengan demikian keberadaan sumber daya budayanya pun masih relatif terjaga dengan baik. Oleh karena itu diusulkan sebuah model manajemen sumber daya budaya di Kepulauan Karimunjawa yang terintegrasi dengan pelestarian Kawasan Taman Nasional Karimunjawa.

## 2. Warisan Budaya Bawah Air di Kepulauan Karimunjawa

Kepulauan Karimunjawa terletak di sebelah Timur Laut kota Semarang tepatnya pada posisi  $5^{\circ}40'39''$  -  $5^{\circ}55'00''$  LS dan  $110^{\circ}05'57''$  -  $110^{\circ}31'15''$  BT. Kepulauan Karimunjawa termasuk dalam wilayah administrasi Kecamatan Karimunjawa, Kabupaten Jepara, terdiri dari tiga Desa yaitu Desa Karimunjawa, Kemujan dan Parang. Luas wilayah daratan dan perairan Kepulauan Karimunjawa adalah 117.237 hektar, berupa gugusan sebanyak 27 pulau. Kepulauan Karimunjawa terdapat empat pulau berpenghuni yaitu Pulau Karimunjawa, Pulau Kemujan, Pulau Parang dan Pulau Nyamuk.

Kepulauan Karimunjawa yang berada di Utara Pulau Jawa pada bagian tengah merupakan posisi strategis dilalui oleh jalur pelayaran-perdagangan Laut Jawa. Menurut sumber sejarah berita Tiongkok, pada tahun 1292 Masehi sebanyak 20.000 orang armada Mongol utusan Khubilai Khan yang dipimpin oleh Shih Pi, Kau Shing dan Ike Mese diberangkatkan ke Jawa untuk menghukum Raja Krtanegara (Kerajaan Singasari). Armada tersebut berhenti di *Biliton* (Belitung), kemudian sandar di *Karimon* (Karimunjawa) menunggu kesempatan untuk memasuki *Du-bing-zu* (Tuban) (Groeneveldt, 2009: 32). Dalam berita Tiongkok lainnya, *Shun Feng Hsiang Sung* yang memuat rute pelayaran Tiongkok dan Kepulauan Nusantara, *Chi Li Wen* atau Karimunjawa digambarkan sebagai tempat penting bagi pelayaran antara *Wu Yu* di dekat Amoy (Tiongkok) dan *Tu Ping Shu* (Tuban) (Noerwidi 2008, 5).

Pada masa Kesultanan Demak, ketika pelabuhan utama kerajaan bergeser dari Tuban ke Jepara, Kepulauan Karimunjawa masih dianggap sebagai lokasi yang strategis bagi transit kapal-kapal yang berlayar di laut Jawa. Penguasaan secara politis Kepulauan Karimunjawa diusahakan oleh Kesultanan Islam dengan cara mengirimkan para mubalig ke tempat tersebut untuk meng-Islam-kan masyarakatnya. Beberapa tokoh yang dianggap sebagai



Peta Keletakan Situs-situs di Kepulauan Karimunjawa



penyebar agama Islam di Karimunjawa adalah Sunan Nyamplung atau Mbah Amir Khasan (Koestoro 1997, 41-43).

Pada abad ke-17 Masehi, peran Jepara sebagai pelabuhan utama digantikan oleh Semarang. Walaupun pelabuhan utama di Pulau Jawa telah berganti, namun Kepulauan Karimunjawa masih dianggap sebagai pelabuhan transit yang penting. Menurut berita Belanda, pada abad ke-18 hingga ke-19 Masehi para pengrajin meubel di Batavia mendatangkan bahan baku kayu sonokeling dari Karimunjawa. Pada tahun 1815, Carel Rudolph von Michalovski, seorang perwira Jerman diangkat sebagai *posthouder* (setingkat asisten residen) pertama untuk memerintah Kepulauan Karimunjawa. Pada masa Hindia-Belanda secara administratif Karimunjawa berada di bawah pemerintahan Residen Semarang (Anwar 2004, 188-189). Berdasarkan perjalanan sejarah yang panjang, banyak terdapat tinggalan budaya di Karimunjawa, dalam makalah ini dibahas mengenai situs-situs yang berada di laut, antara lain:

**a. Situs Geleang**

Situs Geleang berada di barat daya dari pulau Geleang, berupa kapal berbahan kayu pada kedalaman 48 m. Kondisi kapal hanya tinggal 70, namun banyak tali-tali besar masih terikat di mesin penggulung jaring kapal. Kapal ini memiliki ukuran panjang 40 m, lebar 14.17 m, dan tinggi 6 m.

**b. Situs Menyawakan**

Situs Menyawakan berada di dekat Taka/Gosong (gundukan pasir) Menyawakan, sekitar 1 km dari garis pantai. Situs ini berupa kapal besi pada kedalaman 3-9 m. Sebagian besar kapal tidak utuh dan tertutup terumbu karang, tetapi masih dapat diidentifikasi bagian buritan, *bottom deck*, palka, *boiler*, gading, kemudi, ruang kemudi, dan lubang air mesin. Kapal ini memiliki ukuran panjang 47 m, lebar 22 m, dan tinggi 7 m.

**c. Situs Kumbang**

Situs Kumbang berada di sisi selatan Pulau Kumbang. Situs ini berupa kapal besi pada kedalaman 2-13 m. Sebagian besar bagian kapal sudah tertutup karang, tetapi bagiannya 80% masih utuh, seperti anjungan, palka, buritan, lubang ke ruang mesin, anak tangga ke ruang kemudi dan ruang kemudi dengan empat jendela. Berdasarkan tata ruang kapal yang memiliki palka, mungkin kapal tersebut jenis kapal kargo atau pengangkut pasir. Kapal memiliki ukuran panjang 29 m, lebar 5,8 m, dan tinggi 5 m.

**d. Situs Parang**

Situs Parang berada di sebelah barat Pulau Parang. Situs ini berupa kapal kayu pada kedalaman 34-38 m. Kondisi kapal 80% hancur, sebagian kayu sudah diambil nelayan,

---

<sup>1</sup> Laporan Inventarisasi dan Identifikasi Wreck Dive Site di Taman Nasional Karimunjawa, 2010.

hanya tersisa haluan 34 m, lambung kiri, lunas dan gading-gading kapal, serta tong dan selang. Kapal ini tenggelam dengan anjungan menghadap utara dan buritan di selatan. Menurut informasi nelayan, kapal ini bernama KLM Palipur yang mengangkut material bahan bangunan. Kapal ini memiliki ukuran panjang 23 m, lebar 16 m, dan tinggi 12 m. Berdasarkan penelitian umur terumbu karang oleh Balai Taman Nasional Karimunjawa<sup>1</sup>, diperkirakan kapal tenggelam pada tahun 2000-2005.

**e. Situs Indonor**

Situs Indonor berada di sisi barat pulau Kemujan. Situs ini berupa kapal S. S. Indonoor berbahan baja pada kedalaman 15 m. Kapal ini memiliki ukuran panjang 99,94 m, lebar 14,17 m, dan tinggi 6 m. Menurut catatan sejarah, S. S. Indonor dibuat oleh sebuah perusahaan pembuatan kapal yang disegani di eranya yaitu William Gray & Co. Ltd. Bersama 25 kapal lainnya kapal ini dibuat di galangan kapal West Hartlepool, Inggris antara tahun 1941-1944. Pada waktu pembuatannya, kapal ini belum bernama Indonor melainkan bernama Empire Pilgrim. Kapal S. S. Indonor merupakan kapal kargo tipe “Scandinavian” dengan bobot mati 2858 GT (Gross tonne) yang terbuat dari baja. Pelayaran kapal Indonor harus berakhir dalam perjalanannya dari Palembang menuju Surabaya hari Rabu, 3 Februari 1960, dengan muatan utama batubara. Kapal tersebut kandas 1 kilometer disebelah barat laut dari dusun Telaga, Kemujan. Menurut informasi masyarakat lokal, kapal tersangkut di terumbu karang, kapal mengalami kebocoran dan dimungkinkan karena gaya berat kapal menyebabkan kapal patah pada beberapa bagian. Dalam peristiwa ini tidak ada korban jiwa. Saat ini kapal tersebut tinggal lempengan-lempengan baja hasil penghancuran bom dari beberapa usaha pengangkatan (BPCB Jawa Tengah, 2011).

**f. Situs Genteng**

Situs Genteng berada di sebelah barat Pulau Menjangan Kecil. Situs ini berupa Kapal Layar Motor (KLM) Masa Indah pada kedalaman 28-30 m. Kapal memiliki ukuran 21.97 m dan lebar 7.69 m. Berupa kapal kayu yang tenggelam dalam perjalanan dari Madura ke Kalimantan. Kapal tersebut memuat berbagai bahan pangan, sandang, dan bahan bangunan. Kapal tersebut tenggelam karena ada kerusakan (kebocoran) akibat terkena terjangan gelombang besar. Kapal kayu tersebut diidentifikasi bernama KLM Masa Indah. Di sisi kiri dan kanan kapal masih ditemukan serakan muatan kapal berupa genteng, ban karet, dan bekas karung. Kapal ini sebelum tenggelam, mengalami kebocoran karena diterjang gelombang, dan pada tanggal 3 September 2007 ditenggelamkan (Balai Taman Nasional Karimunjawa, 2010).

**g. Situs Seruni**

Situs Seruni berada di sebelah timur pulau Seruni, sekitar 300 m dari garis pantai. Situs ini berupa fragmen kayu dari kapal pada kedalaman 10m. Di Perairan Pulau Seruni

ditemukan fragmen kayu bekas kapal dalam posisi sudah berserakan dan tidak utuh. Temuan menarik dari temuan fragmen kapal kayu tersebut adalah ditemukannya sisa dinding kapal dengan konstruksi ganda.

**h. Situs Genting**

Situs Genting berada di sebelah barat pulau Genting, sekitar 500 m dari garis pantai. Situs ini berupa fragmen keramik Tiongkok, pada kedalaman 2 m. Di Perairan Pulau Genting tidak ditemukan sisa-sisa kapal tenggelam, tetapi hanya serakan fragmen keramik yang diduga keramik kuno.

**i. Situs Kapal Mati**

Situs Kapal Mati berada di tenggara pulau Karimunjawa, sekitar 3 km dari garis pantai. Situs ini berada pada kedalaman 53 m. Kondisi kapal di dasar laut hanya dapat dilihat melalui alat scanning bawah air berupa GPS Map Sounder. Berdasarkan informasi dari nelayan setempat bahwa kapal tersebut berbahan kayu.

**j. Situs Pulau Nyamuk**

Situs Pulau Nyamuk berada di barat pulau Nyamuk, sekitar 200 m dari garis pantai. Situs ini berada pada kedalaman 3-4 m. Pada posisi ini tidak ditemukan kerangka kapal, melainkan hanya besi yang diduga bagian dari kapal. Serpihan besi tersebut berdimensi 1 x 1 meter.

**k. Balai Taman Nasional Karimunjawa**

Situs-situs di Kepulauan Karimunjawa yang menjadi bahasan dalam makalah ini, terdiri atas delapan situs yang berada di dalam kawasan Taman Nasional Karimunjawa, dan dua situs berada di luar kawasan Taman Nasional Karimunjawa. Situs-situs yang berada dalam kawasan telah mendapat perlindungan secara tidak langsung. Perlindungan disebut 'secara tidak langsung' karena dalam uraian tugas Balai Taman Nasional disebutkan perlindungan terhadap terumbu karang dan ekosistemnya, situs-situs tersebut merupakan ekosistem dari terumbu karang, seperti disebutkan dalam tugas Balai Taman Nasional Karimunjawa, yaitu "Balai Taman Nasional Karimunjawa memiliki tugas pokok yaitu melakukan penyelenggaraan konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya".

Taman Nasional merupakan suatu Kawasan Pelestarian Alam (KPA). Kawasan Pelestarian Alam diatur dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya, dan diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 2011 tentang Pengelolaan Suaka Alam dan Kawasan Pelestarian Alam. Kawasan Taman Nasional Karimunjawa telah dibagi menjadi beberapa zonasi/mintakat meliputi zona inti, zona rimba, zona perlindungan bahari, zona pemanfaatan darat, zona pemanfaatan wisata bahari, zona budidaya bahari, zona religi, budaya, dan sejarah, zona rehabilitasi, zona tradisional perikanan.

Balai Taman Nasional Karimunjawa memiliki tugas pokok, yaitu melakukan penyelenggaraan konservasi sumber daya alam dan ekosistemnya berdasarkan peraturan perundang-undangan. Dalam melaksanakan tugas dimaksud, Balai Taman Nasional menyelenggarakan fungsi:

1. Inventarisasi potensi, penataan kawasan, dan penyusunan rencana pengelolaan
2. Perlindungan dan pengamanan kawasan
3. Pengendalian dampak kerusakan sumber daya alam hayati
4. Pengendalian kebakaran hutan
5. Pengembangan dan pemanfaatan jenis tumbuhan dan satwa liar untuk kepentingan non komersial
6. Pengawetan jenis tumbuhan dan satwa liar beserta habitatnya serta sumber daya genetik dan pengetahuan tradisional di dalam kawasan
7. Pengembangan dan pemanfaatan jasa lingkungan
8. Evaluasi kesesuaian fungsi, pemulihan ekosistem, dan penutupan kawasan
9. Penyediaan data dan informasi, promosi, dan pemasaran konservasi sumber daya alam dan ekosistemnya
10. Pengembangan kerjasama dan kemitraan bidang konservasi sumber daya alam dan ekosistemnya
11. Pemberdayaan masyarakat di dalam dan sekitar kawasan
12. Pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga serta kehumasan.

Untuk menunjang tugas pokok dan fungsi dari Balai Taman Nasional Karimunjawa maka dalam pelaksanaannya dilakukan melalui berbagai kegiatan. Kegiatan yang dijabarkan merupakan kegiatan teknis (non administratif) yang dilakukan oleh Balai Taman Nasional Karimunjawa dari tahun 2011-2014:

- a. Monitoring dan Evaluasi Pengembangan dan Pengelolaan Taman Nasional terdiri dari Penyusunan Database, Penyusunan Statistik, Pembuatan Poster dan Leaflet, Pembuatan Buku, dan Pembuatan Buletin Nautilus
- b. Pembinaan dan Pemantauan Pemanfaatan Jasa Lingkungan dengan Monitoring Aktivitas Pengunjung di Resort Legon Lele
- c. Pembentukan dan Pembinaan Kader Konservasi, Kelompok Pecinta Alam, Kelompok Swadaya Masyarakat/Kelompok Profesi dengan School Visit dan Pelatihan Interpreter
- d. Pengelolaan Kawasan Berbasis Resort dengan Pembinaan Masyarakat Mitra Polisi Kehutanan
- e. Inventarisasi dan Monitoring Jenis Tumbuhan dan Satwa Liar
- f. Pembinaan Populasi dan Habitat Spesies
- g. Pembinaan Konservasi Jenis dan Ekosistemnya
- h. Pemadaman dan Penanganan Dampak Pasca Kebakaran Hutan

- i. Pengamanan Kawasan Hutan dan Perairan, dengan melakukan Patroli, Pembuatan Batas Zonasi, Sosialisasi Peraturan Perundangan, dan Operasi Fungsional Darat, Laut dan Gabungan
- j. Penanganan Kasus Pidana Kehutanan, meliputi penyelidikan, penyidikan dan pemberkasan tindak pidana
- k. Pembinaan Daerah Penyangga Kawasan dan Model Desa Konservasi meliputi pembinaan, fasilitasi komunitas, dan kampanye konservasi
- l. Pengembangan Sarana dan Prasarana khusus Pengendali Kebakaran Hutan
- m. Pembinaan Promosi dan Pemasaran Konservasi Alam melalui Pameran Pengelolaan Taman Nasional Karimunjawa
- n. Latihan rutin menembak Polisi Kehutanan

Dengan adanya Balai Taman Nasional Karimunjawa sudah cukup membantu pelestarian warisan budaya, walaupun masih belum intensif. Beberapa upaya pelestarian yang sudah dilakukan terhadap warisan budaya bawah air oleh Balai Taman Nasional Karimunjawa antara lain sebagai berikut:

- 1) Perlindungan
  - a. Pembuatan zonasi, namun masih belum mencakup keseluruhan situs yang ada
  - b. Pengamanan yang dilakukan melalui patroli Polisi Kehutanan
- 2) Pemanfaatan
  - a. Pemanfaatan situs warisan budaya bawah air sebagai objek wisata
  - b. Pemanfaatan pengembangan budi daya biota laut di sekitar situs
  - c. Perizinan pemanfaatan di kawasan Taman Nasional Karimunjawa
  - d. Sosialisasi dan pemberdayaan masyarakat untuk mengawasi kawasan Taman Nasional Karimunjawa

Berdasarkan uraian tersebut, upaya pelestarian yang telah dilakukan oleh Balai Taman Nasional Karimunjawa untuk mencapai pelestarian warisan budaya telah sesuai dengan Peraturan dan Kebijakan Pelestarian Cagar Budaya yang berlaku, namun masih perlu ditingkatkan.

### **3. Manajemen Sumber Daya Budaya Bawah Air Kepulauan Karimunjawa**

Model manajemen sumber daya budaya bawah air Kawasan Kepulauan Karimunjawa dapat mengadaptasi konsep pelestarian cagar budaya dari Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya dan konsep pelestarian sumber daya alam dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya. Manajemen ini dapat memperhatikan beberapa unsur (Putranto 2017, 159-176), antara lain:

## 1. Peraturan dan Kebijakan

Peraturan tentang pelestarian sumber daya alam di Kawasan Kepulauan Karimunjawa telah mencakup pelestarian sumber daya budaya yang ada di kawasan tersebut sebagai bagian dari ekosistem laut. Akan tetapi, teknis pelaksanaan pelestarian sumber daya budaya yang berada di bawah air belum diatur lebih lanjut. Oleh karena itu, dalam hal aspek legalitas untuk melaksanakan pelestarian sumber daya budaya di bawah air diperlukan:

- a. Pengusulan penetapan Kepulauan Karimunjawa sebagai Kawasan Cagar Budaya. Kawasan Karimunjawa saat ini belum ditetapkan sebagai Cagar Budaya secara hukum, sehingga diperlukan upaya pengumpulan data yang lengkap sehingga dapat diusulkan kepada Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Jepara untuk dapat ditetapkan oleh Pemerintah Daerah sebagai Kawasan Cagar Budaya.
- b. Peraturan dan kebijakan pelestarian sumber daya budaya Kawasan Karimunjawa yang diselaraskan dengan peraturan konservasi sumber daya alam dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan sebagai dasar dan pedoman pelaksanaan pelestarian sumber daya budaya yang menyatu dengan sumber daya alam.

## 2. Pengelola

Terdapat beberapa pilihan bentuk pengelolaan yang dapat dilakukan untuk Kawasan Karimunjawa, yaitu:

- 1) Pengelolaan oleh Pemerintah
  - a. Pemerintah Pusat
  - b. Pemerintah Provinsi
  - c. Pemerintah Kabupaten
  - d. Balai Taman Nasional Karimunjawa
- 2) Pengelolaan oleh Swasta
- 3) Pengelolaan oleh Masyarakat
- 4) Kombinasi
  - a. Unit pengelola khusus sumber daya budaya dan Balai Taman Nasional Karimunjawa
  - b. Pengelola terpadu pemerintah, swasta, dan masyarakat

Berdasarkan uraian di atas, pilihan yang paling tepat untuk pengelolaan Kawasan Karimunjawa adalah pengelolaan dengan membentuk unit pengelola khusus yang bekerja secara terintegrasi dengan pengelola sumber daya alam Balai Taman Nasional Karimunjawa agar pelestarian sumber daya alam dapat dilakukan secara bersama-sama dengan pelestarian sumber daya budaya. Pengelola sumber daya budaya dan sumber daya alam perlu untuk tetap berkoordinasi dengan berbagai pemangku kepentingan yang ada di Kawasan Karimunjawa untuk menghindarkan adanya konflik kepentingan dan mengutamakan prinsip pelestarian sumber daya budaya dan sumber daya alam. Balai Taman Nasional Karimunjawa berada di bawah Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, sedangkan unit pengelola khusus



pelestarian sumber daya budaya dapat berada di bawah Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan ataupun Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Jawa Tengah.

Kedua instansi ini menjalankan tugas secara bersama-sama sebagai Pengelola Taman Nasional Alam dan Budaya Kepulauan Karimunjawa. Pengelola perlu memiliki visi bersama, yaitu untuk “melestarikan sumber daya budaya dan sumber daya alam bagi peningkatan jati diri dan kesejahteraan Bangsa Indonesia”. Selain itu juga diperlukan misi bersama untuk melaksanakan pelestarian secara bersama-sama terhadap sumber daya budaya dan sumber daya alam melalui perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatannya, serta mendorong pelibatan masyarakat secara aktif.

### **3. Pelindungan**

Dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya Pasal 1 ayat (23) disebutkan “Pelindungan adalah upaya mencegah dan menanggulangi dari kerusakan, kehancuran, atau kemusnahan dengan cara Penyelamatan, Pengamanan, Zonasi, Pemeliharaan, dan Pemugaran Cagar Budaya. Sementara itu di dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya, Pasal 7 disebutkan bahwa “Pelindungan sistem penyangga kehidupan ditujukan bagi terpeliharanya proses ekologis yang menunjang kelangsungan kehidupan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mutu kehidupan manusia.” Dengan demikian, upaya pelindungan terhadap sumber daya budaya dan sumber daya alam berdasarkan kedua peraturan perundangan nampak sejalan dan tidak saling bertentangan, sehingga upaya pelestarian untuk keduanya dapat dilakukan secara bersama-sama.

Pembagian zonasi di Kawasan Kepulauan Karimunjawa juga telah dilakukan berdasarkan pelestarian sumber daya alam Taman Nasional Karimunjawa, namun belum dapat mengakomodasi kepentingan pelestarian sumber daya budaya bawah air karena hanya satu situs yang termasuk dalam zona inti. Dengan demikian, diusulkan untuk dilakukan peninjauan ulang terhadap zonasi yang telah dilakukan oleh Balai Taman Nasional Karimunjawa agar dapat dilakukan sinkronisasi zonasi kawasan pelestarian sumber daya budaya dan sumber daya alam Karimunjawa. Sistem zonasi yang telah dilakukan oleh Balai Taman Nasional Karimunjawa masih dapat diadopsi dengan penambahan Zona Inti.

Awalnya zona ini seluas 444,629 ha meliputi sebagian perairan P. Kumbang, perairan Taka Menyawakan, perairan Taka Malang, dan Perairan Tanjung Bomang. Akan tetapi perlu ditambah untuk situs-situs yang belum termasuk di dalam zona inti, yaitu Situs Geleang, Situs Kumbang, Situs Parang, Situs Indonor, Situs Genteng, Situs Kapal Mati, Situs Pulau Nyamuk, Situs Seruni, Situs Genting. Zona inti adalah zona yang mutlak harus dilindungi berfungsi untuk perlindungan sumber daya budaya, ekosistem, pengawetan flora dan fauna, untuk kepentingan penelitian, pengembangan ilmu pengetahuan, pendidikan, dan penunjang budi daya. Kegiatan yang diperbolehkan adalah kegiatan perlindungan,

pengamanan, inventarisasi, monitoring, pendidikan, penelitian dan, penunjang budi daya.

Selain itu juga diperlukan upaya penyelamatan terhadap sumber daya budaya dapat dilakukan demi mencegah kerusakan dan kemusnahan serta menjamin keutuhan dan keselamatannya. Objek yang terancam rusak dapat dipindahkan ke tempat lain yang aman, salah satunya adalah ke museum. Dengan demikian, salah satu bentuk penyelamatan sumber daya budaya yang dapat dilakukan adalah membuat museum atau menitipkannya kepada museum terkait yang ada di Provinsi Jawa Tengah, yaitu Museum Ranggawarsita.

Selain memindahkan ke luar situs (*ex situ*), di dalam UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage 2001, article 2 mengenai Tujuan dan Prinsip Umum, ayat (5) disebutkan, "*The preservation in situ of underwater cultural heritage shall be considered as the first option before allowing or engaging in any activities directed at this heritage.*" Hal ini berarti bahwa preservasi warisan budaya bawah air secara in-situ harus dipertimbangkan sebagai pilihan pertama sebelum dilakukan aktivitas lainnya terhadap warisan budaya tersebut. Dengan demikian, upaya penyelamatan yang dilakukan sedapat mungkin dengan cara mempertahankannya tetap berada di situs aslinya. Apabila keadaan lingkungan sudah sangat mengancam keutuhan dan keselamatan sumber daya budaya, dapat diupayakan penyelamatan dengan cara memindahkannya ke luar situs.

Pengamanan merupakan salah satu pekerjaan rutin yang penting untuk dilakukan demi melindungi sumber daya alam dan sumber daya budaya. Upaya pengamanan antara sumber daya budaya dan sumber daya alam dapat dilakukan bersama-sama. Di dalam Undang-Undang Cagar Budaya disebutkan bahwa pengamanan dapat dilakukan oleh Polisi Khusus, hal ini telah dilakukan oleh Balai Taman Nasional Karimunjawa dengan patroli rutin yang telah dilakukan oleh Polisi Kehutanan dengan melibatkan masyarakat. Akan tetapi tugas Polisi Kehutanan hanya menjaga sumber daya alam, sehingga tugasnya dapat diperluas dan digabungkan dengan Juru Pelihara atau Polisi Cagar Budaya untuk menjaga sumber daya budaya dan sumber daya alam di Karimunjawa dengan tetap melibatkan masyarakat secara aktif. Tujuan dari pengamanan tersebut adalah mencegah adanya perusakan dan pencurian. Pemantauan keamanan dapat ditingkatkan dengan melakukannya secara bersama-sama dengan Kepolisian, PPNS, dan masyarakat sehingga seluruh elemen keamanan dapat sinergi dalam menjaga keamanan situs budaya dan wilayah konservasi alam.

Pemeliharaan merupakan salah satu tugas utama dalam manajemen sumber daya budaya dan alam di Karimunjawa. Pelaksanaan pemeliharaan dan pengawetan tentu berbeda sesuai dengan karakter objek. Akan tetapi, kelestarian sumber daya alam di sekitar situs, yaitu terumbu karang dan ekosistemnya tentu secara langsung juga akan mendukung kelestarian benda cagar budaya yang ada. Oleh karena itu, pemeliharaan dan pengawetan ini perlu dilakukan secara sinergi karena saling mendukung kelestarian sumber daya satu sama lain.

#### **4. Pengembangan**

Konsep pengembangan terdapat dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya Pasal 1 ayat (29) yang menyatakan, “Pengembangan adalah peningkatan potensi nilai, informasi, dan promosi Cagar Budaya serta pemanfaatannya melalui Penelitian, Revitalisasi, dan Adaptasi secara berkelanjutan serta tidak bertentangan dengan tujuan Pelestarian.” Dengan demikian, upaya pengembangan yang dapat dilakukan terhadap Kawasan Karimunjawa adalah penelitian dan revitalisasi.

Penelitian dapat dilakukan untuk dua aspek, yaitu aspek keilmuan arkeologi dan terapan. Penelitian aspek keilmuan arkeologi dilakukan untuk mengungkap lebih dalam mengenai sejarah dan nilai-nilai yang terkandung dari temuan arkeologi untuk merekonstruksi sejarah masa lalu Karimunjawa yang lebih lengkap. Selain itu, penelitian arkeologi terapan juga penting untuk dilakukan untuk meningkatkan pelestarian sumber daya budaya di wilayah tersebut, seperti penelitian terhadap konservasi, pemeliharaan, potensi kerusakan, hingga penelitian sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekitar dengan memanfaatkan sumber daya alam baik untuk pendidikan, sosial, dan pariwisata.

Revitalisasi yang dapat dilakukan di Kawasan Karimunjawa bertujuan untuk meningkatkan nilai dari sumber daya budaya dan sumber daya alam dengan memperhatikan manfaatnya bagi masyarakat sekitar. Revitalisasi dalam hal ini dapat berupa fisik dan non fisik. Revitalisasi fisik dapat dilakukan untuk memperbaiki sarana dan prasarana di Kawasan Karimunjawa untuk mempersiapkan agar sumber daya budaya dan sumber daya alam dapat dimanfaatkan dengan baik. Revitalisasi non fisik dapat dilakukan melalui pelatihan peningkatan kapasitas sumber daya manusia (SDM) yang terlibat di dalam pelestarian sumber daya budaya dan sumber daya alam, dimulai dari SDM pengelola situs yang bekerja di Taman Nasional Alam dan Budaya Kepulauan Karimunjawa, Polisi Kehutanan, Polisi Cagar Budaya, juru pelihara, konservator, hingga masyarakat sekitar.

#### **5. Pemanfaatan**

Berdasarkan peraturan terkait sumber daya budaya dan sumber daya alam, terdapat kesamaan dalam pelaksanaan pemanfaatan sumber daya, yaitu diperuntukkan sebesar-besarnya untuk masyarakat, harus memperoleh izin dari pemerintah, tetap memperhatikan prinsip pelestarian, dan tidak melanggar undang-undang yang berlaku. Dengan demikian, pemanfaatan dapat dilakukan oleh seluruh pemangku kepentingan, baik oleh pemerintah, pemerintah daerah, pengusaha swasta, dan masyarakat. Pemanfaatan dapat dilakukan untuk kepentingan sosial, pendidikan dan ilmu pengetahuan, serta pariwisata.

Dalam pemanfaatan sumber daya budaya dan sumber daya alam yang dilakukan oleh banyak pihak ini, peran Taman Nasional Alam dan Budaya Kepulauan Karimunjawa menjadi sangat penting, yaitu:

- 1) Menyaring bentuk pemanfaatan agar sesuai dengan prinsip pelestarian dan perundangan yang berlaku
- 2) Memberikan izin pemanfaatan
- 3) Mengawasi pelaksanaan pemanfaatan oleh swasta dan masyarakat
- 4) Melakukan sosialisasi mengenai pemanfaatan yang sesuai dengan prinsip pelestarian
- 5) Mendorong peningkatan sikap pro aktif masyarakat untuk turut menjaga kelestarian sumber daya alam
- 6) Mengemas informasi untuk mendukung promosi
- 7) Membuat manajemen pengunjung (visitor management) untuk mengendalikan jumlah pengunjung demi mencegah kerusakan sumber daya budaya dan sumber daya alam

Berdasarkan uraian mengenai model manajemen sumber daya budaya bawah air di Kepulauan Karimunjawa maka diperlukan suatu manajemen yang berdiri sejajar antara pelestarian sumber daya alam dan sumber daya budaya. Manajemen ini dapat bersatu dalam Taman Nasional Alam dan Budaya Kepulauan Karimunjawa. Manajemen ini memiliki visi dan misi pelestarian alam dan budaya yang berjalan bersama-sama. Model manajemen Taman Nasional Alam dan Budaya Karimunjawa secara ringkas ditunjukkan oleh diagram berikut.

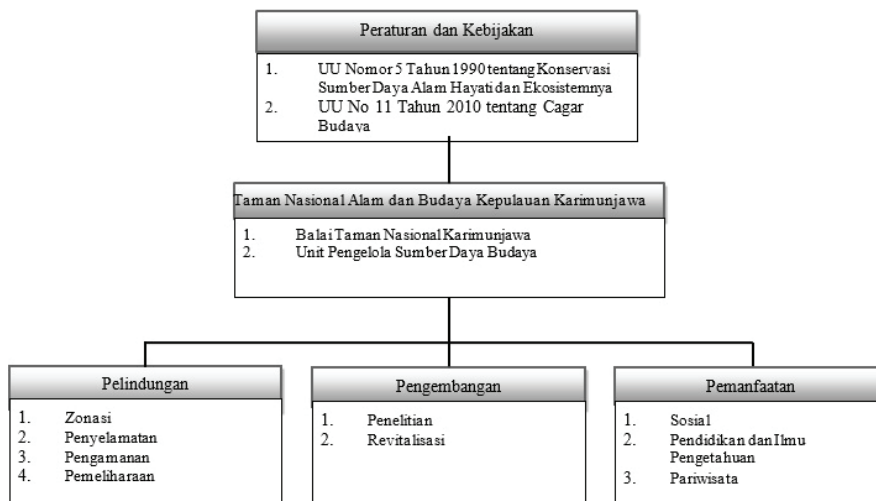


Diagram Model Manajemen Taman Nasional Alam dan Budaya Karimunjawa

#### 4. Kesimpulan dan Saran

Model manajemen yang direkomendasikan dalam penelitian ini adalah pembentukan Taman Nasional Alam dan Budaya Kepulauan Karimunjawa. Pengelola perlu memiliki visi bersama, yaitu untuk “melestarikan sumber daya budaya dan sumber daya alam bagi peningkatan jati diri dan kesejahteraan Bangsa Indonesia”. Selain itu juga diperlukan misi

bersama untuk melaksanakan pelestarian secara bersama-sama terhadap sumber daya budaya dan sumber daya alam melalui perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatannya, serta mendorong pelibatan masyarakat secara aktif.

Manajemen Taman Nasional Alam dan Budaya Kepulauan Karimunjawa dijabarkan sebagai berikut:

#### 1) Peraturan

Untuk memperkuat sumber daya budaya dari sisi hukum perlu diusulkan penetapan Kawasan Kepulauan Karimunjawa sebagai Kawasan Cagar Budaya. Selain itu, pelaksanaan pelestarian secara terpadu juga memerlukan kekuatan hukum karena masing-masing bidang alam dan budaya berada di bawah kementerian yang berbeda. Dengan demikian diperlukan penyusunan Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan dan Kementerian Kehutanan dan Lingkungan Hidup.

#### 2) Pengelola

Untuk mengelola sumber daya budaya di Kawasan Kepulauan Karimunjawa perlu dibentuk unit pengelola yang berada di bawah Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan atau Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Jawa Tengah, yang bekerja bersama-sama dengan Balai Taman Nasional Karimunjawa, sebagai Pengelola Taman Nasional Alam dan Budaya Kepulauan Karimunjawa.

#### 3) Tugas dan Program

Dalam pelaksanaan tugas Taman Nasional Alam dan Budaya Kepulauan Karimunjawa, maka program yang dilakukan dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu Pelindungan, Pengembangan, dan Pemanfaatan

Keseluruhan rangkaian kegiatan pelestarian diupayakan melibatkan masyarakat secara aktif. Masyarakat memegang peranan penting dalam hal ini karena pada dasarnya pelestarian sumber daya alam dan budaya dilakukan untuk menjaga nilai-nilai kekayaan alam dan budaya sebagai identitas Bangsa Indonesia.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diuraikan dalam kesimpulan, terdapat beberapa saran untuk meningkatkan pelestarian sumber daya budaya bawah air di perairan Kepulauan Karimunjawa, antara lain:

1. Untuk melengkapi sejarah Karimunjawa diperlukan penelitian lebih lanjut terhadap sumber-sumber sejarah dan bukti-bukti arkeologi.
2. Model manajemen yang telah dibuat ini dapat dipertimbangkan oleh seluruh pemangku kepentingan.
3. Model manajemen ini juga dapat diadopsi di lokasi lain seperti di Kawasan Kepulauan Seribu, DKI Jakarta; Kawasan Sangkulirang-Mangkalihat, Kalimantan Timur; Kawasan Maros-Pangkep, Sulawesi Selatan; dan lainnya yang juga merupakan kawasan konservasi sumber daya alam dan budaya

4. Kawasan Kepulauan Karimunjawa memiliki potensi yang besar dalam bidang penelitian, sehingga masih terbuka banyak kesempatan untuk penelitian baik penelitian sumber daya alam, maupun budaya secara keilmuan murni.

## **Daftar Pustaka**

- Anwar, Rosihan (2004) *Sejarah Kecil "Petit Histoire" Indonesia*. Jakarta, Kompas.
- Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Jawa Tengah (2011) Laporan Pemetaan Kapal Indonor, Kepulauan Karimunjawa, Kabupaten Jepara.
- Balai Taman Nasional Karimunjawa (2010) Laporan Inventarisasi dan Identifikasi Wreck Dive Site di Taman Nasional Karimunjawa.
- Balai Taman Nasional Karimunjawa (2013) Statistik Balai Taman Nasional Karimunjawa, Direktorat Jenderal Perlindungan Hutan dan Konservasi Alam, Kementerian Kehutanan.
- Green, K. dan Tom Moore (2010) *Archaeology: An Introduction*. New York, Routledge.
- Groeneveldt, W. P. (2009) *Nusantara dalam Catatan Tionghoa*. Jakarta, Komunitas Bambu.
- Koestoro, Lucas Pratanda (1997) Karimunjawa dan Sisa Benda Budaya Masyarakat Pulau-pulau di Perairan Utara Jawa. *Berkala Arkeologi* 17(2): 37-51.
- Noerwidi, Sofwan (2007) Pemberdayaan Masyarakat pada Pelestarian Situs Bangkai Kapal 'USS Liberty', Tulamben, Bali. *Berkala Arkeologi* 27(1), 107-126.
- Putranto, St. Prabawa Dwi (2017) Model Manajemen Terintegrasi Pelestarian Sumber Daya Budaya dan Alam Bawah Air di Kepulauan Karimunjawa, Jawa Tengah, Disertasi Program Studi Arkeologi, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.

## **Peraturan dan Perundang-undangan**

- Peraturan Pemerintah RI No. 28 Tahun 2011 tentang Pengelolaan Suaka Alam dan Kawasan Pelestarian Alam
- Undang-Undang RI No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya
- Undang-Undang RI No. 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya.
- The Unesco Nation Convention On the Protection of Underwater Cultural Heritage tahun 2001.

**St. Prabawa Dwi Putranto**

Direktorat Warisan dan Diplomasi Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan  
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan  
stprabawa@yahoo.co.id



# Jangan Takut Laut: Merajut Museum - Mendekatkan Laut

Punto A. Sidarto dan Andre Donas

## **Abstract**

*Indonesians refer to their country as Land and Water (Tanah Air), instead of the usual term "homeland". This shows how WATER (the sea) is a significant part of their life. However, the roots of maritime culture that ranges back to the Austronesians (ancestors of Indonesian people) have receded along with the introduction of European colonization, which came with a superior maritime culture. The regression of Indonesia's maritime culture was also exposed in a study of public opinion on basic characteristics of the culture of Indonesia, that describes the public's perception concerning their culture.*

*In context of museums programs, this paper proposes to place Revitalization of Maritime Culture in the framework of Museum Revitalization. Whilst Museum Revitalization itself is not simple, mainly because: (1) museums have the responsibility to escalate museum roles: becoming agents of social change; (2) multidisciplinary character in museum works often inflicts problems that cannot be solved with only strategic and managerial acts, but further need the spirit of mutual cooperation and togetherness as the base.*

*This paper aims to invite museum people to initiate and compile a Storyline Network that will bring together many museums in a series of semi-permanent exhibitions about the Maritime Culture of Indonesia. Other than exhibitions, this program can also be supported with cooperative studies, joint publications, et cetera. To upholding one main theme, inviting Indonesian kids and teens to not be afraid of the sea: Jangan Takut Laut.*

**Keywords:** Land and Water of Indonesia, maritime culture, Revitalization of Maritime Culture, museum, agent of social change

**Kata kunci:** Tanah-Air Indonesia, kebudayaan maritim, Revitalisasi Budaya Maritim, museum, agen perubahan sosial

## **1. Pendahuluan**

Indonesia. Satu-satunya bangsa yang menyebut wilayah mereka dengan istilah Tanah-Air. Kesatuan tanah dan air. Secara kultural, bangsa Indonesia adalah bangsa Tanah dan juga bangsa Air. Secara natural, tentu saja manusia adalah makhluk daratan. Namun kedekatan bangsa Indonesia dengan Budaya Air dapat dirunut dari ungkapan Tanah-Air itu.

Secara politis wilayah Tanah-Air Indonesia disebut sebagai Negara Kelautan (*archipelagic state*), sebarang laut yang di dalamnya terdapat rangkaian pulau. Namun secara geografis-kultural wilayah ini tetap merupakan sebuah Negara Kepulauan, serangkaian pulau yang dihubungkan oleh selat dan laut sebagai pengikat dan pemersatunya. Sebagian suku-bangsa Indonesia memang ada yang hidup di wilayah perairan, namun sebagian besar tetap adalah makhluk daratan, bangsa kepulauan.

Jadi, perlukah ditanya-ulang, sebenarnya kita bangsa Tanah atau bangsa Air, atau kesatuan dari keduanya? Suatu karakter yang melekat, atau bentukan dari slogan politis yang dikumandangkan saat Kongres Pemuda II tahun 1928, kemudian dikenal sebagai deklarasi Sumpah Pemuda. Bahwa kita tinggal bersama di suatu wilayah yang disebut Tanah-Air Indonesia.

Memahami dan menyelesaikan permasalahan sosio-kultural tentu tak bisa hanya dengan meracik dan mempopulerkan slogan atau semboyan. Menggubah lagu atau menyebar-luaskan semboyan bahwa kita Bangsa Bahari, atau negara kita adalah Negara Kelautan, tidak dengan sendirinya dapat melepaskan kita dari karakter natural sebagai makhluk daratan.

## **2. Budaya Maritim (Kuno) Nusantara**

Dalam konteks historis, Nusantara mengandung pengertian keterpisahan antara Pulau Jawa dengan pulau-pulau lain di Indonesia. Namun, istilah Nusantara sekarang bermakna berbeda. Setelah Koes Plus mempopulerkan serangkaian lagu berjudul Nusantara, RRI pun menyebut studio-studionya di berbagai daerah dengan istilah Nusantara, serta pernah pula digunakan sebagai nama kapal ekspedisi Samudra, Phinisi Nusantara. Maka sekarang, istilah Nusantara dikenal masyarakat sebagai ungkapan yang mewakili makna tentang sebuah wilayah yang terdiri dari pulau (nusa) dan laut di antaranya. Itulah Tanah-Air Indonesia.

Istilah Tanah-Air terkesan lebih kontemporer, sementara dalam istilah Nusantara terkandung konotasi keagungan, yang berasal dari kekunoan. Seperti juga istilah bahari: selain berarti laut, juga berarti kuno. Zaman bahari berarti zaman kuno. Maka, terekam dalam benak publik: kebaharian, kelautan, ataupun kemaritiman, adalah bagian dari masa lalu, representasi kekunoan.

Sejatinya, tradisi kemaritiman Nusantara memang berakar cukup dalam. Penutur bahasa Austronesia (ras Mongoloid), yang merupakan salah satu cikal-bakal bangsa-bangsa di Nusantara, diperkirakan adalah pengguna salah satu tradisi pelayaran tertua di dunia, yang semakin berkembang sekitar 4.000 SM. Pelayaran pantai dan pelayaran antar-pulau yang menjadi ciri khas Nusantara tentu berakar pada tradisi Austronesia itu.

Ketika bangsa Eropa mulai mengembangkan pelayaran lintas Samudra, teknologi

pelayaran mereka berkembang semakin unggul. Membawa kolonialisme ke berbagai penjuru dunia, sampai pertengahan abad ke-20, menyurut sejalan berakhirnya Perang Dunia II.

Pada satu sisi, tradisi pelayaran Eropa turut memengaruhi perkembangan kemaritiman Nusantara, antaranya muncul pada perahu Phinisi. Di sisi lain, kolonialisasi Eropa pula yang berperan menyurutkan tradisi kemaritiman Nusantara.

Nenek moyangku orang pelaut  
gemar mengarung luas Samudra ...

Selain mengandung ajakan untuk menjadi pelaut, lagu anak-anak ini juga menyiratkan pemahaman, bahwa pelaut adalah karakteristik atau profesi nenek-moyang, bukan karakter kita saat ini. Budaya maritim, ternyata memang bagian dari masa lalu.

Maka, pengembangan Budaya Maritim Indonesia saat ini, perlu ditempatkan dalam kerangka Revitalisasi Budaya Maritim. Menghidupkan kembali nilai-nilai lama yang relevan.

### 3. Revitalisasi Peran Museum: Lebay versus Alay

Dalam konteks permuseuman, Revitalisasi Budaya Maritim dapat disejajarkan dan ditempatkan dalam kerangka program Revitalisasi Museum, yang di Indonesia telah berjalan selama beberapa tahun terakhir. Masalahnya, revitalisasi ini umumnya dilakukan untuk fisik museum, sehingga lebih tepat disebut renovasi museum. Sementara, tuntutan untuk perubahan museum secara lebih substansial terus mengemuka. Bahkan sampai ke tataran peran museum. Tak lagi berfungsi sebagai lembaga pelestari dan penyaji kekayaan alam dan budaya semata, belakangan museum juga dituntut untuk berperan sebagai agen perubahan sosial.

Tahun 2013 lalu, *International Council of Museums (ICOM)* menggulirkan tema universal tahunan: *Museum (memory + creativity) = Social Change*. Museum diminta terlibat di dalam persoalan masyarakat, dan sekaligus terlibat dalam mengarahkan perubahan masyarakat. Terlalu berlebihankah tuntutan ini?

Sesungguhnya perdebatan soal peran sosial museum sebagai agen perubahan bukan hal baru. Richard Sandell dalam *Museum, Society, Inequality* menyatakan, perkubuan antara yang pro dan kontra terhadap gagasan ini muncul sejalan dengan posisi masing-masing pihak. Umumnya yang kontra terhadap gagasan ini adalah orang-orang yang bergerak dan bekerja di lingkungan museum dan pekerja budaya secara umum, yang merasa kurang nyaman dengan ekspektasi dan tuntutan yang dianggap *lebay* (berlebihan). Menjaga dan memelihara koleksi, mendatangkan pengunjung ke museum, serta membuat pengunjung mengerti dan memahami kisah di balik obyek museum, bukan tugas sederhana. Apalagi harus ditambah dengan tanggung-jawab baru yang bisa dikatakan berasal dari luar bidang kompetensi mereka.

Sementara kelompok pro terhadap perubahan peran museum ini, kita sebut si *lebay*, memang kebanyakan berasal dari pekerja dan aktivis sosial, yang beranggapan bahwa peran lama museum membuat museum menjadi dangkal (*alay*) dan kurang berguna. Begitu banyak potensi yang mampu dilakukan museum, selain sekadar untuk kebutuhan pendidikan dan rekreasi semata. Terlalu banyak dana yang terhamburkan jika cuma digunakan sebatas edukasi dan rekreasi. Demikian pandangan para *lebay* terhadap pandangan kelompok *alay*, yang di lain pihak beranggapan, peran baru itu terlalu dipaksakan, aneh, dan tidak perlu.

Terlepas pro kontra antara si *Alay* dan si *Lebay*, kita dapat bersepakat bahwa museum memang, mau tak mau, harus melakukan definisi ulang atas semua misi, tujuan, fungsi, dan strategi mereka, agar dapat lebih merefleksikan tuntutan dan harapan masyarakat. Jika tidak, museum akan tergilas oleh perubahan yang maha cepat. Dunia berubah, tuntutan berubah, museum juga harus berubah!

Untuk bisa bertahan, museum memang harus memaksimalkan semua keunikan sumber daya dan potensi yang mereka miliki, agar mampu merespon dinamika masyarakat modern. Dalam kuliah publiknya Emmanuel E. Arinze (1999), saat itu sebagai Presiden *Commonwealth Association of Museums* mengatakan: Hari ini museum harus menjadi agen perubahan dan pembangunan. Aktivitas museum harus mencerminkan berbagai peristiwa yang terjadi di dalam masyarakat, sekaligus menjadi instrumen kemajuan. Museum harus menjadi lembaga yang terlibat dalam mempromosikan perdamaian, demokrasi, transparansi, dan kehidupan yang lebih baik buat masyarakat tempat museum itu berada.

Harapan besar dilekatkan pada museum. Karena museum dianggap sebagai lembaga sosial yang masih tersisa saat ini. Ketika rumah sakit dan sekolah berkembang semakin komersial, media-massa sejak lama berbasis bisnis, tinggallah museum yang masih bertahan di ranah sosial. Belakangan, bertumbuhan komunitas sosial, sejalan dengan merebaknya media sosial.

Tuntutan peran baru bagi museum tentu saja bukan tugas sederhana. Pertama, secara praktis tidak mudah mengubah mindset para praktisi museum yang bertahun-tahun bekerja dengan cara, metode, dan paradigma yang sama. Ada resistensi yang pasti muncul karena perasaan betah di *comfort zone*. Belum lagi proses belajar yang membutuhkan waktu tidak sedikit.

Kesulitan kedua, tidak mudah bagi museum untuk mengambil posisi dan penilaian ketika berhadapan dengan permasalahan masyarakat, apalagi ketika harus berhadapan dengan pilihan-pilihan ideologis. Sebagai contoh, problem sosial seperti ketimpangan ekonomi masyarakat, mampukah museum memilih sikap pro ekonomi kapitalistik atau sosialistik, misalnya. Tidak mudah mengambil sikap terhadap persoalan-persoalan seperti kemiskinan, buruknya pelayanan kesehatan publik, atau masalah pengangguran, yang bisa bersinggungan dengan kebijakan pemerintah yang berkuasa.

Lantas, seperti apa peran museum dalam Revitalisasi Budaya Maritim?

#### 4. Gotong-Royong Membangun Museum

Kerja permuseuman adalah kerja multi-disiplin. Dalam terminologi sosial Indonesia, bisa disejajarkan dengan pengertian gotong-royong.

Coba kita urai kerja multi-disiplin itu. Penanganan koleksi budaya misalnya, akan mencakup antara lain: arkeologi, antropologi, ilmu sejarah, filologi, sejarah seni, dan lain-lain, berikut berbagai cabang keilmuannya, misal: epigrafi, ikonografi, prasejarah, sejarah maritim, sastra (Jawa, Melayu, Batak, Bugis, Sunda, dll.), numismatik, dan seabainya; sementara untuk museum sejarah alam atau *science centre*: zoologi, botani, geologi, oceanologi, oceanografi, vulkanologi, dan lain-lain. Aspek pelestarian (konservasi dan preparasi) ditangani antaranya oleh bidang-bidang: teknik kimia, teknik konservasi, serta kerja kriya sesuai jenis koleksinya.

Selain koleksi, ada pula muatan informasi serta pesan yang akan disajikan kepada pengunjung, yang berbasis ilmu komunikasi. Pada tataran implementasi, muatan pameran perlu ditangani pada dua aspek sekaligus: materi dan teknis. Materi koleksi ditangani oleh bidang keilmuan sesuai; sedangkan materi informasi (tekstual, visual, audio, audio-visual, dsb.) lazimnya akan lebih lancar jika dibantu tenaga arsiparis atau ilmu perpustakaan.

Aspek teknis terbagi pula menjadi dua aspek utama: visual dan tekstual. Pada aspek visual, peran utama dilakukan desain komunikasi visual (DKV), produk utamanya karya rancang grafis; serta sinematografi, jika produk akhirnya berupa film (audio-visual); seni kriya atau seni patung, jika produk akhir berupa diorama (Sajian Evokatif dalam terminologi permuseuman); juga teknik informatika dan manajemen informatika (terkait kelola data), jika produk akhir berupa media elektronik interaktif. Pada Sajian Interaktif, teknis penyajian bisa secara elektronik, bisa manual, misalnya dalam bentuk permainan interaktif, atau penyajian di Arena Anak (*kid's corner*).

Pada olahan tekstual, peran teknis utama adalah keterampilan penulisan, yang bisa berbasis pada ilmu komunikasi massa atau ilmu sastra/bahasa, serta teknik penyuntingan. Lazimnya diperlukan dua bidang penyuntingan, satu: editor muatan sesuai jenis museum (ahli olahraga untuk Museum Olahraga, ahli maritim untuk Museum Maritim, dll.); kedua, editor komunikasi atau bahasa. Penerjemahan dilakukan sesuai bahasanya (Sastra Inggris, Jepang, Belanda, dll.). Lazimnya dibutuhkan kemampuan yang berbeda sesuai arah penerjemahan, misal terjemahan dari bahasa Indonesia ke bahasa Inggris, belum tentu bisa dilakukan oleh penerjemah bahasa Inggris ke bahasa Indonesia. Optimalisasi kualitas teks bahasa asing memerlukan penyuntingan atau pembacaan akhir oleh ahli bahasa penutur asli (*native speaker*).

Untuk keperluan komunikasi spesifik, misalnya teks khusus untuk anak-anak, akan diperlukan ahli psikologi anak, ahli psikologi remaja untuk sajian khusus kepada remaja, pakar braille untuk sajian bagi kaum tunanetra, tenaga teknik informatika untuk sajian kontemporer yang tertuju pada gadget, dsb. Kebutuhan ini sejalan dengan perkembangan

permuseuman yang belakangan mulai lebih memerhatikan kepentingan publik. Dengan sendirinya diperlukan pula berbagai keahlian terkait kebutuhan publik. Yang akan terlibat diantaranya: ilmu sosial, ilmu pendidikan, serta psikologi. Secara minor kadang diperlukan juga ahli pariwisata.

Untuk wadah fisik dan sarananya, perlu keahlian rancangan interior, desain produk, teknik fisika (pencahayaannya), juga seni kriya, serta berbagai keterampilan spesifik, misal untuk pengamanan koleksi. Untuk bangunannya, perlu teknik arsitektur, sipil, elektro, lansekap (pertamanan), dan kadang kala juga teknik lingkungan. Berkenaan dengan program publik serta program penunjang (basis data, publikasi, dll.), masing-masing akan memerlukan keahlian spesifik pula.

Pengelolaan kerja berbagai bidang keilmuan serta beraneka tenaga ahli dan tenaga terampil itu, tentu perlu suatu kemampuan tersendiri pula, bisa dari landasan ilmu administrasi (berbasis ilmu sosial-politik) atau manajemen (berbasis ilmu ekonomi). Namun secara substansial, pengelola utama lazimnya berbasis pada ilmu permuseuman, bisa: museologi, museografi, *museum studies*, atau *museum management*, dll. Kenyataannya (atau celakanya), ilmu permuseuman memang masih dalam proses pembentukan dan pengembangan.

Pada tataran implementasi, teknik dan praktik manajerial saja kadangkala tak mencukupi untuk kerja dan tugas permuseuman. Berbagai bidang dan latar keilmuan itu, seringkali membawa juga berbagai kepentingan berbeda. Ego keilmuan kadang muncul cukup kuat. Maka, kerja permuseuman memang membutuhkan semangat Gotong-Royong. Tanpa semangat gotong-royong, keruwetan jaringan kerja multi-disiplin permuseuman itu mungkin tidak dapat mengemban tugas besar revitalisasi budaya maritim. Atau justru menambah keruwetan masalah.

## **5. Tema kemaritiman adalah sebuah tema besar. Apalagi kemaritiman Indonesia**

Dalam tradisi Nusantara, pelayaran laut selalu terhubung dengan pelayaran sungai. Maka budaya maritim Indonesia tidak hanya berkenaan dengan laut dan pesisir, tetapi juga berkenaan dengan kebudayaan sungai. Banyak kebudayaan lokal di Indonesia, utamanya di Sumatra, yang karakteristik kulturalnya dibentuk oleh sungai, bahkan juga sebutannya. Ada Sungai Siak, suku-bangsa Siak, Kota Siak, dan bahasa Siak; Sungai Koming, suku-bangsa Koming, dan bahasa Koming; demikian seterusnya, dalam jumlah belasan atau bahkan puluhan di Sumatra. Di Jawa tinggal tersisa Bengawan Solo, orang Solo, bahasa Jawa dialek Solo, dan Kota Solo. Pentingnya Kebudayaan Sungai di Indonesia (juga di Asia Tenggara, dan dahulu di seluruh pelosok dunia), menjadikannya perlu ditempatkan pula pada kerangka Kebudayaan Maritim.

Mengisahkan kemaritiman Indonesia, bisa berarti mengisahkan dua pertiga dari



Indonesia. Mungkin tak cukup satu museum untuk melestarikan dan mengisahkannya. Maka diperlukan suatu jejaring kerjasama antar-museum, untuk menggarap bersama tema besar kemaritiman Indonesia. Tidak berarti harus menyatukan semuanya dalam suatu tatanan kendali, namun lebih pada kemauan untuk bersama-sama membangun Jejaring Alur Kisah, sehingga penceritaan kemaritiman Indonesia bisa terangkai dari rajutan berbagai museum itu.

Misalnya, 20 museum di berbagai provinsi bersepakat untuk mengangkat tema kemaritiman. Masing-masing menyediakan 10% dari ruang pamernya untuk penceritaan budaya maritim, yang akan diisi koleksi berbagai museum, sesuai pilihan sub-tema atau topik yang disepakati, berbeda-beda untuk masing-masing museum. Setelah 3-6 bulan, pameran dipindahkan ke museum lain, sehingga publik dapat memperoleh sajian koleksi yang berbeda, serta informasi lebih luas. Dari Aceh beralih ke Kalimantan Selatan; yang dari Kalimantan Selatan ke Sulawesi Utara; yang juga pindah ke Maluku; yang Maluku ke Nusa Tenggara Barat; yang juga beralih ke Jawa Timur; koleksi Jawa Timur beralih ke Riau, demikian seterusnya, setiap 3-6 bulan. Namun tentu perlu dibangun landasan bersama, yaitu suatu jejaring alur kisah yang menyatukan seluruh cerita.

Kerjasama antar museum ini akan lebih menguat, jika setiap museum juga memposisikan diri sebagai simpul pengembangan budaya maritim di masing-masing wilayahnya. Artinya, museum tidak pasif sekadar menjaga ruang pamer menunggu pengunjung, tetapi merancang dan menjalankan berbagai program pendukung pengembangan budaya maritim.

Bukan hanya kerjasama pameran, tetapi misalnya juga kerjasama kajian. Selain menjalankan suatu kajian bersama, penting juga untuk melakukan tukar-menukar data dan informasi, misal data koleksi. Dengan demikian dapat diperoleh informasi, misalnya tentang persebaran suatu jenis koleksi, aneka bentuk dan variannya di berbagai daerah, perbedaan maupun persamaan suatu jenis koleksi di berbagai daerah, perbandingan pola dan motif ragam hias, bahkan mungkin proses perubahan dan proses penyebarannya bisa diketahui.

Berikutnya, hasil kajian maupun muatan pameran dapat diterbitkan dalam publikasi bersama. Dengan jangka waktu yang panjang, dapat dijalankan penerbitan berkala, sebagai media penyampaian perkembangan penelitian; maupun penerbitan untuk topik-topik khusus, misalnya: jenis-jenis perahu tradisional di berbagai daerah; tradisi navigasi, dan sebagainya. Publikasi dapat dilakukan dengan media cetak maupun media elektronik, misalnya berupa serial film dokumenter; atau berupa pengembangan situs internet terpadu.

Program publik pun dapat dikembangkan bersama. Cerdas-cermat bertema kemaritiman, atau lomba puisi kemaritiman diselenggarakan di tiap museum, diakhiri dengan kompetisi antar para juara, dengan salah satu museum sebagai tuan rumah. Pada tahap lanjut, dapat pula dijalankan pertukaran pelajar antar daerah, bekerja-sama dengan Dinas Pendidikan di tiap daerah.

## 6. Merajut jejaring alur kisah, jejaring program, menyatukan museum

Kelautan dan kemaritiman sedang dikembangkan sebagai suatu program strategis nasional. Selayaknya kalangan permuseuman pun menanggapinya dengan suatu program berskala nasional. Bukan sekadar memperbaiki teknis penataan (label, pencahayaan, dsb.), tetapi lebih pada pengembangan landasan (*platform*) program yang strategis.

Dalam pengembangan program strategis, pertanyaan yang muncul antaranya: seberapa besar perhatian masyarakat terhadap permasalahan itu. Apakah pengembangan budaya maritim juga sudah mejadi kebutuhan masyarakat? Ataupun masyarakat kita sebenarnya kurang peduli dengan kebudayaan maritim Indonesia. Kutipan hasil survei berikut mungkin bisa memberi gambaran.

Tabel Hasil Survey

No.	Dasar dan Karakteristik Budaya Indonesia	Nilai	Kategori	Catatan
1	Kebudayaan kepulauan	322	Setuju	1% STS, 6% TS
2	Kebudayaan sekitar hutan-hujan-tropis	315	Setuju	0% STS, 6% TS
3	Kebudayaan pesisir-pantai	313	Setuju	0% STS, 6% TS
4	Kebudayaan pedesaan	311	Setuju	0% STS, 7% TS
5	Kebudayaan pegunungan	311	Setuju	0% STS, 8% TS
6	Kebudayaan agraris (pertanian)	304	Setuju	0% STS, 15% TS
7	Kebudayaan bahari/maritim	302	Setuju	0% STS, 17% TS
8	Kebudayaan sungai	300	Setuju	0% STS, 20% TS
9	Kebudayaan perkotaan	285	Setuju	3% STS, 25% TS

Catatan:

- STS = Sangat Tidak Setuju
- TS = Tidak Setuju
- 19% responden Sangat Setuju (SS) dengan Pernyataan bahwa Kebudayaan Bahari/Maritim adalah inti dari Kebudayaan Indonesia
- Survei dilakukan di Museum Nasional Indonesia, Desember 2016, saat pelaksanaan Pameran Alur Kisah MNI.

Dari sembilan pilihan tentang Dasar dan Karakteristik Kebudayaan Indonesia, masyarakat menempatkan Budaya Bahari/Maritim pada urutan ketujuh. Artinya, Budaya Maritim belum menjadi bagian dari kehidupan sebagian besar masyarakat, walaupun ada 19% responden yang menyatakan Sangat Setuju (sementara 17% menyatakan Tidak Setuju). Perlu diperhatikan, pada urutan ketiga terdapat Kebudayaan Pesisir-Pantai, di sini yang dimaksud spesifik adalah budaya nelayan, yang bersifat lokal; dibandingkan Kebudayaan Maritim yang lebih regional.

Sebagai catatan, dua urutan teratas ditempati oleh Kebudayaan Kepulauan (nilai 322) dan Kebudayaan sekitar Hutan Hujan Tropis (315). Hasil ini sesuai dengan masukan dari narasumber kualitatif latar geografi-budaya, bahwa dasar dan karakteristik kebudayaan Indonesia adalah Kebudayaan Kepulauan dan Kebudayaan sekitar Hutan Hujan Tropis. Responden kajian publik kuantitatif ini terdiri dari 40% Guru Sekolah, 40% Pelajar Sekolah Menengah, dan 20% sisanya masyarakat umum (ibu rumah-tangga, karyawan, mahasiswa, dosen, dll.). Survei ini utamanya memang diarahkan kepada kalangan pendidikan, terkait tema Pendidikan Kebudayaan.

Persoalan yang langsung muncul, kerja agaknya memang akan lebih berat. Wawasan Budaya Maritim sebagian besar masih *terbenam di kedalaman laut*, masih jauh dari benak publik. Apakah serangkaian pameran di museum mampu mengangkat wawasan budaya maritim itu ke permukaan? Ataukah ini tugas yang terlalu berat untuk museum? Sekali lagi, semangat gotong-royong diperlukan. Bukan sekadar mengukur beratnya beban kerja, tetapi menumbuhkan semangat untuk mulai bekerja.

Jadi, saatnya kita segera memulai jejaring pameran kemaritiman di berbagai museum. Namun sejatinya, apa pesan yang ingin disampaikan?

Merujuk pada perubahan peran museum –yang diharapkan dapat menjadi agen perubahan sosial– pertanyaan yang mengemuka: apa perubahan sosial yang diharapkan dapat dikembangkan oleh museum, berkenaan dengan tema kemaritiman dan kelautan? Kutipan lanjutan lagu anak-anak tadi,

*Nenek moyangku orang pelaut  
gemar mengarung luas Samudra  
menerjang ombak tiada takut  
menempuh badai sudah biasa*

Anak dan remaja yang tinggal di pesisir, tentu sudah terbiasa dengan suasana laut. Namun banyak anak yang tinggal di pegunungan, atau di perkotaan, akan merasa asing dengan suasana laut. Bahkan mungkin takut terhadap laut. Jangankan menerjang ombak, bermain di tepian pun mungkin takut. Rendahnya kemampuan berenang anak dan remaja dari negara kelautan ini, menunjukkan minimnya hubungan mereka dengan laut.

Salah satu persoalan dalam melemahnya budaya maritim Indonesia, adalah berkembangnya rasa takut terhadap laut. Dibumbui pula dengan berbagai tradisi dan cerita yang menggambarkan laut sebagai suatu wilayah yang berbahaya.

Pada tahap awal ini, agaknya pesan yang perlu disampaikan adalah: Jangan Takut Laut!

## **Daftar Pustaka**

- Donas, A. (2013) *Perjuangan Melawan Lupa – Museum dan Perubahan Sosial, Bangkit dan Berubah: dari Museum untuk Indonesia* (katalog pameran 38 tahun TMII). Jakarta, KPB CakraDaya dan TMII.
- Arinze, E. N. (1999) *Opening address from President of Nigeria: The Role of the Museum in Society. Commonwealth Association of Museums.*
- KPB CakraDaya (2016) *Finalisasi Alur Kisah MNI*. Jakarta. Laporan untuk kalangan terbatas.
- KPB CakraDaya dan TMII (2013) *Bangkit dan Berubah: dari Museum untuk Indonesia (katalog pameran 38 tahun TMII)*. Jakarta.
- KPB CakraDaya dan Direktorat Sejarah (2015) *Tanah Rumahku Air Halamanku (katalog pameran Sejarah-Budaya Maritim Nusantara)*. Semarang.
- KPB CakraDaya dan Museum Nasional Indonesia (2016) *Jadilah Indonesia* (katalog pameran Alur Kisah MNI). Jakarta.
- Punto A. S. (2016) Penghitungan Tata Pamer Museum, makalah untuk kalangan terbatas dalam Bengkel Museum, KPB CakraDaya.
- Sandell, R. (2002) *Museums, Society, Inequality*. London & New York, Routledge.

**Punto A. Sidarto**  
Komunitas Luar Kotak

**Andre Donas**  
Komunitas Luar Kotak  
donas84@yahoo.com











Perkumpulan Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI)  
Association of Indonesian Archaeologist  
Jl. HOS Cokroaminoto No. 9-11  
Menteng, Jakarta -10350  
Email: iaai\_2008@yahoo.com

ISBN 978-979-8250-61-3



9 789798 250613