



Buku Obor



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Badan Penelitian dan Pengembangan
Pusat Penelitian Arkeologi Nasional

Warisan
BAHARI
INDONESIA

Bambang Budi Utomo

WARISAN
BAHARI INDONESIA

WARISAN BAHARI INDONESIA

Bambang Budi Utomo

© 1999 Pustaka Obor Indonesia
Lamp. 1011

WARISAN BAHARI INDONESIA

**Oleh:
Bambang Budi Utomo**

Yayasan Pustaka Obor Indonesia
Jakarta, 2016

Warisan Bahari Indonesia / Bambang Budi Utomo; Ed.1, Cet. 1 — Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, Badan Penelitian dan Pengembangan, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Jakarta, 2016.

xii + 120 hlm; 16 x 24 cm
ISBN: 978-602-433-202-0

Judul:
Warisan Bahari Indonesia

© Copyright Bambang Budi Utomo, 2016
Hak Cipta dilindungi Undang-Undang
All Rights reserved

Diterbitkan pertama kali oleh Badan Penelitian dan Pengembangan, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Bekerja Sama dengan Yayasan Pustaka Obor Indonesia Anggota IKAPI DKI Jakarta

Cetakan pertama: Desember 2016

YOI: 1095.34.217.2016

Desainer Sampul: Nurman Sahid

Kredit Foto: Adrian Horridge, A.J. Bernet Kempers 1959, A.J. Knaap, akainoawali.wordpress.com, Balai Arkeologi Yogyakarta, Bambang Budi Utomo, bapakarung.blogspot.com, blog.goindonesia.com, BPCB Jawa Tengah, denmasdeni.blogspot.com, en.academic.ru, Eric Petersen, fototempo.co, Indonesia Heritage Vol III, Indie Cultureel 1936, Inge Pojoh, Ismiyono, jepretiseng.wordpress.com, iwantantomi.wordpress.com, J.L.A. Brandes, kebudayaan.kemdikbud.go.id, kilasbaliknusantara.blogspot.com, Kompas.com/Wahyu Adityo Projo, ngah.wordpress.com, Nurman Sahid, pitoyo.com, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Sulaiman, Salasar, Suparno, Tropen Museum, www.indonesia.travel, www.sayangi.com, yasirmaster.blogspot.com, Kredit Gambar: Adrian Horridge, Jarot Purwanto, Kompas

Alamat penerbit:
Yayasan Pustaka Obor Indonesia
Jl. Plaju No. 10 Jakarta 10230
Telepon: (021) 31926978; 31920114
Faks: (021) 31924488
e-mail: yayasan_obor@cbn.net.id
http: www.obor.or.id



Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

Sambutan Kepala Badan

Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan (*Archipelagic States*) terbesar di dunia dengan budaya masyarakatnya Budaya Bahari. Namun sudah lebih dari tiga abad lamanya, terhitung sejak kejatuhan Kesultanan Makasar pada abad ke-17 hingga Orde Baru tahun 1998, budaya tersebut seolah-olah ditinggalkan oleh “pemiliknya”. Perhatian terhadap kebaharian barulah “disadari” kembali sejak tahun 1999, yaitu sejak lahirnya pemerintahan baru dengan dibentuknya Departemen Eksplorasi Kelautan dan Perikanan.

Sejalan dengan kesadaran akan kebaharian, banyak dilakukan penelitian tentang kelautan dan terbitnya buku tentang kebaharian. Terbitnya buku *Warisan Bahari Indonesia*, yang berisi tentang budaya bahari, baik yang *tangible* (benda) maupun yang *intangible* (takbenda) ini, sudah sepatutnya kita sambut dengan gembira.

Diharapkan buku ini akan dapat menjadi pemicu bagi kita untuk lebih meningkatkan rasa kebanggaan dan tanggung jawab atas kelestarian nilai-nilai luhur, sebagaimana tercermin dalam bentuk tinggalan-tinggalan budaya bahari yang tersebar di seluruh penjuru Nusantara. Buku ini akan memberikan keyakinan dan kebangkitan kepada kita semuanya tentang jiwa kebaharian yang masih tertanam pada anak-anak bangsa bahari.

Kepada semua pihak yang sudah memberikan bahan informasi hingga tersusunnya buku ini, dalam kesempatan ini saya mengucapkan penghargaan dan terima kasih.

Jakarta April 2016

Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan

Ir. Totok Suprayitno, Ph.D



Kata Pengantar

*“Nenek moyangku orang pelaut
Gemar mengarung luas samudera ...”*

Itulah petikan lagu anak-anak yang sering diajarkan bu Guru Taman Kanak-kanak tahun 1960-an. Gaung lagu ini semakin sayup-sayup sampai ke telinga kita sejalan dengan “ditinggalkannya” laut oleh anak Bangsa Bahari. Orang semakin jauh meninggalkan laut, nelayan susah mencari ikan karena ikan sudah langka dikeruk dengan pukat harimau oleh yang bukan bangsa bahari. Ketika tsunami melanda Aceh, orang bukannya lari menjauh, malah ke tengah laut ketika air laut surut mendadak. Ini artinya pengetahuan kebaharian semakin dangkal.

Memang benar nenek moyang kita orang pelaut. Kenyataan ini tidak bisa disangkal karena sekarang ini kita hidup di sebuah Negara Kepulauan yang terdiri lebih dari 17.000 pulau besar dan kecil. Nenek moyang kita datang jauh-jauh dari daratan Tiongkok melalui Taiwan, Kepulauan Filipina, dan akhirnya tiba di Kalimantan dan Sulawesi terus menyebar ke Sumatera, Jawa, Kepulauan Sunda Kecil, dan ke sebelah timur/utara Maluku/Papua. Selama perjalanan, mereka mengembangkan teknik bercocok-tanam, dan dari pengalamannya menyeberangi laut dan selat mereka kemudian menjadi pelaut handal yang pandai “membaca” gejala alam. Itulah Bangsa Bahari yang keturunannya kemudian menjadi suku bangsa Melayu.

Suku bangsa Melayu yang menempati pulau-pulau besar dan kecil di Nusantara, keturunannya di Sulawesi menjadi orang Manado,

Minahasa, Toraja, dan sebagainya; di Kalimantan menjadi orang Dayak, Banjar, Melayu, dan sebagainya; Sumatra menjadi orang Aceh, Batak, Kubu, Palembang, dan sebagainya; di Jawa menjadi orang Sunda, Jawa, Madura, dan sebagainya; di Bali menjadi orang Bali; di Kepulauan Sunda Kecil menjadi orang Lombok, Sasak, Bima, Flore, dan sebagainya; di Kepulauan Maluku menjadi orang Maluk, dan sebagainya. Di pulau-pulau itu mereka mengembangkan kebudayaan sesuai dengan lingkungan alam tempatnya hidup.

Kebudayaan sekelompok masyarakat merupakan satu kesatuan yang integral dengan kawasan di mana kelompok masyarakat itu berdiam, sehingga kita dapat berbicara tentang kebudayaan suku bangsa Aceh, Kubu, Lampung, Sunda, Jawa, Bali, Lombok, Banjar, Dayak, Banjar, Toraja, Makasar, Maluku, Flores, dan tentu saja Papua yang keturunan ras Melanosoid (proto Melayu dan Papua adalah keturunan dari ras Melanosoid) tetapi masih Bangsa Indonesia, saudara setanah air.

Kebudayaan Bahari itulah yang menjadi kebanggaan Bangsa Indonesia yang harus kita bangkitkan kembali, yang pernah berjaya sejak sebelum kedatangan bangsa-bangsa Eropa. Di Nusantara ini pernah hadir kerajaan-kerajaan bahari seperti Sriwijaya, Singhasari, Majapahit, Demak, Gowa-Tallo, Kerajaan Ternate dan Tidore, serta kesultanan Bacan yang menyebarkan agama Islam melalui perdagangan ke wilayah Raja Ampat. Kelompok orang Bugis yang menetap di daerah sekitar Manokwari dan orang setempat menyebutnya sebagai orang Mandacan (mungkin berdasarkan silsilah bahwa mereka keturunan Sultan Bacan) Kerajaan/kesultanan tersebut hidup dengan perangkat aturan-aturan kebahariannya, misalnya Sriwijaya mengharuskan kapal niaga asing yang akan berdagang di wilayahnya memakai kapal Sriwijaya, Kerajaan (Kesultanan) Makasar punya *Amanna Gappa* sebagai pedoman etika pelayaran dan perdagangan, dan orang Bali punya hak *Tawan Karang* yang menyita kapal-kapal yang kandas di perairan Bali.

Disadari atau tidak, pada saat ini anak cucu Bangsa Bahari hampir melupakan akar budayanya. Kalau ditelusuri dari kesejarahannya, budaya bahari sudah “dicabut” dari kelompok masyarakat di Nusantara ini sejak kekalahan Kerajaan Makasar pada tahun 1667 (Perjanjian Bongaya), kejayaan kebaharian Nusantara mulai dirongrong dengan cara membatasi jelajah para pelaut/pedagang Bugis. Politik Tanam Paksa (*Cultuurstelsel*) pada abad ke-19 lebih mendaratkan lagi manusia bahari. Bahkan sampai masa pemerintahan Orde Baru kekuatan laut nyaris tidak dibangun. Tetapi sebaliknya, kekuatan darat yang diutamakan. Petani seperti jadi “anak emas” dan hasilnya kita dapat swasembada pangan yang diakui oleh dunia internasional. Sebaliknya, nelayan seperti tersingkir. Akibatnya nelayan **mencari ikan**, bukan **menangkap ikan** lagi karena ikan sudah diambil oleh para nelayan tetangga atau para juragan dengan peralatan dan kapal modern.

Buku *Warisan Bahari Indonesia* ini berisi sekilas tentang hasil-hasil budaya benda (*tangible*) dan takbenda (*intangible*) bangsa bahari yang ada di Nusantara ini. Penyajiannya tidak secara panjang lebar pada setiap topiknya, melainkan secara ringkas dengan penekanan pada foto dan gambar. Sasaran pembacanya adalah orang awam. Karena itulah penyajian secara singkat dengan harapan agar mudah dimengerti oleh orang awam. Harapan saya yang lain adalah sampainya buku ini ke sekolah-sekolah agar para peserta didik dapat memahami akar budayanya, atau sekurang-kurangnya para guru mulai dari tingkat sekolah dasar hingga sekolah menengah.

Diharapkan pula agar masyarakat luas dapat menggunakan buku ini untuk memahami masa kini bangsa dan negaranya melalui pemahaman masa lampaunya. Dengan demikian melalui buku ini mudah-mudahan dapat dilaksanakan pembangunan masa depannya yang cemerlang

Tidak dapat dipungkiri kalau buku-buku tentang kebaharian sejak tahun 2014 banyak ditulis orang, namun buku tentang budaya bahari yang ditulis secara singkat dengan foto dan ilustrasi pendukungnya

sangat jarang ditulis orang, kalau tidak mau dikatakan tidak ada. Maksud dituliskannya buku ini adalah sekedar mengingatkan akan kebaharian kita yang sudah lama dilupakan. Tentu saja buku ini merupakan salah satu upaya kecil untuk membangkitkan semangat kebaharian kita, sekurang-kurangnya semangat kebaharian pembaca.

Buku sederhana ini tidak dapat terbit tanpa bantuan dari pihak-pihak institusi maupun perorangan. Dari pihak institusi adalah Pusat Penelitian Arkeologi Nasional yang mendorong dengan penyediaan dana penerbitan, dan pihak perorangan adalah sahabat-sahabat yang telah membantu penyediaan foto dan informasi-informasi tentang kebaharian di daerah atau di wilayah kerjanya. Sahabat Nurman Sahid telah membantu foto dan tata letak sampul. Untuk itu semua saya mengucapkan terima kasih.

Jakarta, Januari 2016

Bambang Budi Utomo

Daftar Isi

Sambutan Kepala Badan	v
Kata Pengantar	vi
Daftar Isi	x
Pendahuluan: Arkeologi Maritim dan Arkeologi Bawah Air	1
Menjadi Bangsa Bahari: Penutur Rumpun Bahasa Austronesia Pindah dan Menyebar di Nusantara	10
Kiambang Perahu Nenek Moyang di dalam Gua	13
Kedatuan Sriwijaya: Kerajaan Bahari Awal di Nusantara	16
Dinasti Sailendra: Pelaut Tangguh dari Mataram Kuno	19
Wawasan Dwipantara: Usaha Penyatuan Nusantara I	22
Sumpah Palapa: Usaha Penyatuan Nusantara II	25
Bumi dibagi di Antara Umat Manusia, dan Laut Diberikan Secara Umum	28
Buddha Dipangkara: Pelindung Para Pelaut	32
Varuna, Baruna, dan Makara (Gajahmina): Penjaga Laut dan Pemberi Rejeki Kaum Nelayan	35
Amanna Gappa: Cikal Bakal Hukum Laut	38
Tol Laut Guangdong – Sriwijaya Abad Ketujuh	45
Cengkeh Hanya Ada di Maluku	50
Aroma Cengkeh Mendatangkan Bencana	53
Benteng-Benteng Laut di Ternate	56
Pulau Onrust: Pulau yang Tidak Pernah Istirahat	61
Melihat Museum Bawah Laut Sebuah Negeri Bahari	65
Manusia Bahari Satukan Negeri	70
Orang Laut: Darat Tempatnya Orang Mati	73

Indonesia: Negara Kepulauan Terbesar di Dunia	80
Papan, Ijuk, Pasak, dan Damar Jadilah Perahu	84
Orang Madura Membangun Perahu	88
Jukung Barito	92
Pinisi: Perahu Besar itu Segera Punah	95
Nelayan: Tangkaplah Ikan!	99
Sedekah Laut, Petik Laut	105
Daftar Pustaka	108
Tentang Penulis	116

PENDAHULUAN

Arkeologi Maritim dan Arkeologi Bawah Air

Bangsa barat menyebut tanah kelahirannya *homeland*, *motherland*, atau *fatherland*, yang jika diterjemahkan dalam bahasa Indonesia lebih tepat dikatakan *bumi pertiwi* atau *ibu pertiwi*. Istilah ini mungkin berasal dari pemujaan kepada Dewi Kesuburan yang sifatnya universal. Meski nenek moyang bangsa Indonesia juga mengenal pemujaan kepada Dewi Kesuburan, untuk menyebut tanah kelahirannya akan lebih tepat dengan istilah *tanah air*, mengingat bangsa Indonesia yang berbeda-beda suku bangsa mendiami pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut dan selat. Kondisi seperti itulah kita memperlakukan Tanah Air sebagai “pulau adalah rumahku, laut adalah halamanku”.

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

Di negara yang disebut Indonesia, berdiam sebuah bangsa besar yang mendiami wilayah dan negara kepulauan, bangsa yang multikultur, yang di dalamnya ada dua kelompok kehidupan, yaitu kelompok masyarakat yang mendiami wilayah pesisir dan

kelompok masyarakat yang mendiami wilayah pedalaman. Sadar atau tidak, kedua kelompok masyarakat ini hidup dalam sebuah ketergantungan akan laut. Semuanya itu kembali pada konsep hidup dan kesadaran ruang hidup yang berasal dari heterogenitas tadi. Kemudian dalam sejarahnya, juga tercatat antagonis hasrat untuk saling mengendalikan dari kedua kelompok besar itu sendiri. Kelompok yang tinggal di darat berusaha untuk mengendalikan pesisir dengan segala upaya untuk mendapatkan hasil dari laut, dan juga sebaliknya.

Laut adalah ajang untuk mencari kehidupan bagi kedua kelompok masyarakat, darat (pedalaman) dan pesisiran. Dari laut dapat dieksploitasi sumberdaya biota dan abiota, serta banyak kegiatan kemaritiman yang menjanjikan dan mempesona. Inilah yang mendorong kedua kelompok masyarakat itu menuju laut. Pada mulanya bertujuan mencari hidup dan mempertahankan hidup, pada akhirnya bertujuan mengembangkan kesejahteraan, atau dengan kata lain membangun kejayaan dan kekayaan dari kegiatan kemaritiman. Fenomena ini pada akhirnya membentuk karakter bangsa pelaut, seperti lahirnya *Kadatuan* Sriwijaya, Kerajaan Malayu, Kerajaan Majapahit, dan Kerajaan Makasar (Gowa-Tallo).

Sejarah bangsa Indonesia adalah Sejarah Maritim atau Sejarah Bahari, maka untuk merekonstruksi sejarah tersebut, perlu dilakukan penelitian Arkeologi Maritim dan Arkeologi Bawah Air. Dalam konteks kemaritiman atau kebaharian, arkeologi yang merupakan bagian dari ilmu budaya dikaitkan dengan Arkeologi Maritim (*maritime archaeology*) dan Arkeologi Bawah Air (*underwater archaeology*). Arkeologi Maritim adalah studi tentang interaksi manusia dengan laut, danau, dan sungai melalui kajian arkeologis atas manifestasi material (dari) budaya maritim, termasuk di antaranya adalah angkutan air (*vessels*), fasilitas-fasilitas di tepian laut, kargo, bahkan sisa-sisa manusia (*human remains*). Pengertian Arkeologi Maritim jangan dikecohkan dengan Arkeologi Bawah Air. Arkeologi Bawah Air adalah upaya memahami

(studi) masa lalu melalui tinggalan-tinggalan budaya yang ada di bawah air (*submerged remains*).

Arkeologi Maritim

Sebagai sebuah negara kepulauan, sejarah Indonesia adalah sejarah Nusantara dan sejarah Bahari, maka jika berbicara tentang sejarah Nusantara mau tidak mau aspek kelautan selayaknya diperhatikan. Selanjutnya Lopian menekankan bahwa apabila berbicara tentang sejarah Nusantara, maka dengan sendirinya aspek maritim akan selalu menonjol. Tanpa aspek ini maka sejarahnya hanya berkisar kepada pulau yang terpisah-pisah saja. Dalam hal ini peran Arkeologi Maritim adalah merekonstruksi sejarah maritim Indonesia melalui tinggalan budaya maritim, baik yang berupa benda (*tangible*) maupun tak benda (*intangible*).

Sebagaimana telah dijelaskan pada definisi Arkeologi Maritim, maka objek-objek 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 etnoarkeologi pada kehidupan masyarakat pantai atau masyarakat pedalaman yang hidup tidak jauh dari sungai/danau.

Langsung atau tidak langsung, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional dan Balai-balai Arkeologi telah melakukan penelitian Arkeologi Maritim. Penelitian dilakukan di situs-situs perahu kuno yang kandas di daerah rawa atau sungai mati (misalnya Situs Bukit Jakas, Situs Samirejo, Situs Tulung Selapan, dan beberapa situs di daerah Air Sugihan) oleh Pusat Penelitian Arkeologi Nasional dan Balai Arkeologi Palembang, penelitian benteng-benteng laut di kawasan timur Indonesia, penelitian menara api (Tanjung Kelian, Pulau

Lengkuas, dan Pulau Pelepas) oleh Balai Arkeologi Palembang, dan penelitian perahu kuno di Punjulharjo oleh Balai Arkeologi Yogyakarta. Namun seluruh penelitian tersebut belum terintegrasi dalam satu kerangka kajian Arkeologi Maritim.



Objek-objek Arkeologi Maritim antara lain menara api (kiri atas), benteng laut (kanan atas), dan perkampungan suku bangsa yang hidup di perairan dangkal, seperti pada Suku bangsa Laut atau Bajo (kiri)

Di wilayah Provinsi DKI Jakarta, penelitian Arkeologi Maritim dilakukan oleh Dinas Pariwisata dan Kebudayaan DKI Jakarta di Pulau Onrust (galangan kapal) dan pulau-pulau sekitarnya, antara lain Pulau Edam dengan objeknya Menara Api, serta Pulau Bidadari dan Pulau Kelor dengan objeknya Benteng Mortelo. Pada hemat saya, penelitian terpadu di kawasan ini sangat menarik karena objeknya saling terkait. Ada galangan kapal dengan segala fasilitasnya, Pelabuhan Batavia dengan segala kelengkapannya, antara

lain berupa gudang-gudang, benteng pertahanan laut, dan menara api sebagai alat bantu navigasi. Seluruhnya dibangun pada masa yang hampir bersamaan.

Dalam kaitannya dengan penelitian galangan kapal, perlu dilakukan kajian dengan pendekatan kawasan. Sebuah galangan kapal abad ke-16 tentunya memerlukan bahan baku kayu untuk memperbaiki kapal atau membangun kapal. Kayu diambil dari hutan-hutan terdekat. Beberapa tempat di Jawa yang merupakan penghasil junk antara lain Tuban dan Lasem. Dari kawasan selatan tempat ini masih banyak hutan jati. Di Kalimantan dikenal Banjarmasin sebagai penghasil kapal/*jukung*. Karena itulah perlu kajian sumber-sumber tertulis dari masa yang sama dengan galangan kapal tersebut.

Arkeologi Bawah Air

Perhatian terhadap tinggalan bawah air bermula dari aktivitas Kardinal Prospero Colonna, seorang kolektor barang-barang seni Yunani dan Romawi. Ia mendengar bahwa di dasar Danau Nemi, Italia, terdapat kapal Romawi yang berisi banyak kekayaan dan barang-barang seni. Dia menugaskan seorang arsitek yang bernama Leon Battista Alberti (1404-1472) untuk melihat runtuhannya kapal tersebut. Kemudian mereka mengumpulkan 1.446 penyelam untuk mencarinya, dan akhirnya kapal tersebut ditemukan pada kedalaman 10 *fathom*. Seluruhnya ada dua runtuhannya kapal. Alberti mencoba untuk mengapungkan salah satu kapal tetapi gagal.

Usaha untuk mengambil runtuhannya kapal dan isinya terus berjalan. Akhirnya ukuran kapal dapat diketahui, masing-masing berukuran panjang 71,3 meter dan lebar 20 meter, serta panjang 73 meter dan lebar 24 meter. Benda-benda lain yang berhasil diangkat berupa fragmen *column* (tiang), marmer, dan mosaik dari sebuah kapal. Selain itu ditemukan dua buah jangkar besi, masing-masing berukuran 4 meter dan 5 meter.

Usaha mengangkat runtuhannya kapal Romawi tersebut kemudian dilanjutkan oleh Eliseo Borghi pada tahun 1895. Ia berhasil mengangkat beberapa keping papan, pipa-pipa air, mosaik dek, ubin-ubin (*tiles*) dari terakota, dan fragmen dari arca-arca batu ke permukaan laut. Dalam proses pengangkatan, terjadi kerusakan pada bagian lambung kapal



Pada sekitar tahun 1980-an kegiatan arkeologi bawah air India berhasil menemukan kota Dwaraka, kota (istana) tempat tinggal Sri Kresna dalam epos Mahabharata

Kapal tersebut berasal dari sekitar abad ke-1 Masehi yang dibuat atas perintah kaisar Romawi, Calligula. Merupakan kapal pesiar kekaisaran yang dibuat khusus untuk pelayaran danau, bukan untuk pelayaran di laut. Sebagian besar peneliti mengatakan bahwa kapal yang tenggelam di Danau Nemi adalah istana terapung kekaisaran Romawi.

Bagaimana dengan aktivitas Arkeologi Bawah Air di sebuah negara Kepulauan? Posisi geografis Indonesia (70% terdiri atas air) yang sejak millenium pertama tarikh Masehi banyak dilalui kapal dari berbagai bangsa, memiliki situs Arkeologi Bawah Air yang cukup banyak dan potensial. Namun demikian, banyaknya situs dan tingginya nilai benda muatan kapal tenggelam ternyata belum menjamin Indonesia menjadi negara yang maju di bidang Arkeologi Bawah Air. Berbagai kendala seperti jumlah sumber daya manusia,

dana, dan peralatan yang terbatas serta melibatkan banyak instansi, menyebabkan upaya penelitian situs bawah air masih tersendat.

Sejak kapan dilakukan pengangkatan isi muatan kapal tenggelam, tidak dapat diketahui dengan pasti. Tetapi di awal tahun 60-an pengangkatan secara ilegal marak terjadi di berbagai tempat. *Monumenten Ordonantie* tahun 1931 *Staatsblad* 238 sebagai produk hukum yang dibentuk oleh pemerintah Hindia Belanda untuk melindungi situs tinggalan budaya masa lampau, tidak mampu mencegah kegiatan itu. Pengangkatan ilegal terjadi di berbagai tempat, antara lain di Teluk Tuban, di perairan Rembang, Jepara, Cilacap, di Kepulauan Seribu, Subang, Indramayu, Cirebon, Selat Sunda, Ujung Kulon, Tanjung Pinang, Karimunjawa, Selayar, Buton, Bangka-Belitung, Natuna, Ambon, Ternate, Tidore, dan lain-lain. Pengangkatan itu dilakukan oleh penyelam tradisional yang tujuan utamanya mencari benda berharga untuk dijual. Berbagai instansi pemerintah terkait turun tangan untuk mencegah maraknya pelanggaran itu.



Objek arkeologi bawah air, bukan hanya kapal yang membawa "harta karun" saja, tetapi juga kapal barang USAT Liberty yang tenggelam di perairan Tulamben, Bali. Oleh Banjar Tulamben, runtuhan kapal ini tidak boleh diangkat, tetapi dijaga untuk objek wisata selam

Perhatian terhadap Arkeologi Bawah Air mulai serius setelah terjadi peristiwa pengangkatan isi muatan kapal *Geldermalsen* milik Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) yang tenggelam di Karang Heliputan, perairan Kepulauan Riau, tahun 1985-

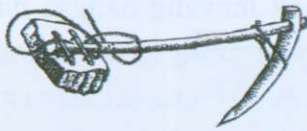
1986. Pengangkatan dilaksanakan berdasarkan atas dasar kerja sama antara perusahaan dalam negeri, yaitu Lembaga Ekspedisi Pemanfaatan Umum Harta Pusaka Rakyat Indonesia (LEPI) dengan perusahaan asing, Swartberg Limited, di Hongkong yang dipimpin oleh Michael Hatcher. Peristiwa itu membuat banyak pihak tersentak, karena sejak awal pengangkatan dilakukan orang asing dan hasilnya siap dilelang di Belanda tanpa diketahui oleh instansi yang bertanggung jawab. Bagaimana mungkin benda bersejarah yang dilindungi undang-undang (pada waktu itu masih MO 1931 Stbl. 238) dalam jumlah besar (berupa 126 batang emas lantakan dan 160.000 benda keramik dinasti Ming dan Qing) tiba-tiba sudah berada di Belanda?

Sementara itu pelatihan Arkeologi Bawah Air dilakukan tahun 1984 dan 1986 di bawah koordinasi SEAMEO Project in Archaeology and Fine Arts (SPAFA), Thai SPAFA Sub-Centre. Pada waktu itu Indonesia mengirimkan beberapa tenaga arkeologi untuk dilatih di Thailand selama tiga bulan. Dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional tercatat 3 orang arkeolog dan 1 orang fotografer. Hilangnya seorang arkeolog dari Direktorat Perlindungan Peninggalan Sejarah dan Purbakala ketika sedang melaksanakan tugas di perairan Heliputan, Riau, "menyurutkan" minat penelitian Arkeologi Bawah Air. Ditambah lagi tidak diteruskannya program pelatihan di SPAFA Sub-Centre Thailand.

Arkeologi Bawah Air (*underwater archaeology*) adalah upaya memahami (studi) masa lampau melalui tinggalan-tinggalan budaya bawah air (*submerged remains*). Perlakuan penelitian atau penjarangan/*recording* datanya tidak berbeda dengan arkeologi darat. Tinggalan bawah air terdiri dari perahu/kapal (*vessel*) dengan kargonya seperti keramik, tembikar, kaca, *coin*, barang-barang logam batangan (emas, perak, dan timah), dan lain-lain artefak yang ditemukan dalam konteks *vessel*-nya.

Kegiatan penelitian arkeologi bawah air, untuk saat ini Indonesia masih jauh tertinggal jika dibandingkan dengan negara-negara Asia

lainnya. Padahal Indonesia adalah sebuah negara Kepulauan yang banyak terdapat situs arkeologi bawah air di perairannya. Hal ini dapat dimengerti karena terbatasnya sumber daya manusia dan sumber dana. Dana sangat diperlukan untuk keperluan peralatan dan sewa kapal untuk latihan atau eksplorasi. Belum lagi untuk melakukan kajian kartografi pada peta-peta kuno dan peta-peta laut.



MENJADI BANGSA BAHARI

Penutur Rumpun Bahasa Austronesia Pindah dan Menyebar di Nusantara

Siapa sebenarnya nenek moyang bangsa bahari? Sebagian orang beranggapan bahwa orang-orang yang bertutur bahasa Austronesia-lah nenek moyangnya. Austronesia adalah istilah yang dipakai oleh pakar linguistik untuk keluarga bahasa yang berkembang di Taiwan antara 5000-7000 tahun yang lampau.

Di Taiwan, orang-orang ini mengembangkan teknik-teknik pertanian dari Tiongkok Selatan, beradaptasi dengan lingkungan pulau, dan “belajar” menyeberangi selat. Sejak sekitar milenium ke-3 Sebelum Masehi, mereka mengembara ke arah selatan menuju Filipina. Di tempat ini mereka membawa dan mengembangkan teknik perladangan berpindah, pembuatan perahu, dan pembuatan barang-barang tembikar. Pada akhirnya mereka membentuk sub-rumpun bahasa Melayu-Polynesia.

Menjelang millenium pertama Sebelum Masehi, para penutur rumpun bahasa Melayu-Polynesia Barat sudah mencapai pesisir Indocina (Champa), Kalimantan, Sulawesi, Jawa, dan Sumatra. Pada periode berikutnya, secara bersinambungan mereka sudah berlayar jauh hingga ke Madagaskar di pantai timur Afrika. Akibat berhubungan secara bersinambungan, kemudian tumbuh budaya Melayu-Polynesia Barat (Malagasy) dan berkembang secara mandiri.

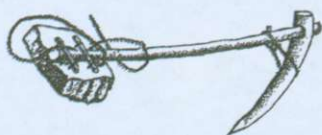


Peta kawasan penyebaran para penutur rumpun bahasa Austronesia di Samudera Pasifik dan Samudera Indonesia (atas). Lukisan perahu pada dinding gua di Pulau Muna (Sulawesi Tenggara). Sebuah perahu dinaiki oleh beberapa orang pendayung (kiri bawah) dan dua buah perahu dengan layar satu tiang yang dinaiki oleh dua orang (kanan bawah).

Kelompok penutur yang menyebar ke arah timur membentuk rumpun bahasa Melayu-Polynesia Timur. Perkembangannya di daerah pantai-pantai kawasan timur Nusantara, seperti Halmahera dan pantai utara Irian. Dari tempat ini kemudian diteruskan sampai ke seluruh penjuru Pasifik, Tonga, Samoa, Hawaii, dan yang terjauh Selandia Baru.

Populasi orang-orang penutur bahasa Austronesia yang sekarang jumlahnya hampir 400 juta menempati wilayah dari Madagaskar di

barat hingga Pulau Paskah di timur, dan dari Taiwan di utara hingga Selandia Baru di selatan. Benang merah yang menyatukan mereka adalah teknik bercocok-tanam, teknik pembuatan perahu, dan teknik pembuatan tembikar. Itulah nenek moyang bangsa bahari.



KIAMBANG PERAHU NENEK MOYANG DI DALAM GUA

Para pakar linguistik menemukan terjadinya perkembangan kosakata yang sangat penting di bidang pelayaran. Banyak kosakata baru muncul untuk memberikan uraian rinci tentang bagian-bagian perahu, di antaranya beberapa cara berlayar, dayung, kemudi, layar, tempat duduk melintang di kano, dan jangkar. Berdasarkan rekonstruksi kosakata ini, diduga kuat justru di kawasan perairan Nusantara (Filipina dan Indonesia) itulah inovasi teknologi pelayaran terjadi. Pada saat itu mulai digunakan perahu bercadik yang cukup canggih dengan beberapa variasi bentuknya. Inovasi itu merupakan suatu bentuk adaptasi terhadap lingkungan yang lebih banyak berupa lautan dengan pulau-pulau yang relatif kecil.

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

Geoffrey Irwin, seorang ahli arkeologi yang juga pelayar tangguh, menduga daerah perairan antara Filipina-Indonesia bagian utara

hingga ke Melanesia menjadi semacam koridor pelayaran bagi komunitas para penutur Austronesia awal. Di sepanjang koridor inilah mereka berlatih dan mempraktekkan berbagai teknologi pelayaran baru, sehingga teknologi perkapalan dan kemampuan berlayar komunitas Austronesia menjadi berkembang pesat. Sangat mungkin, perahu kano ganda justru berkembang di koridor pelayaran ini. Daerah antara Maluku dan Melanesia sebagai tempat inovasi teknik pelayaran jarak jauh, termasuk juga kano ganda. Memang dengan teknologi kano ganda, muatan perahu menjadi lebih banyak, sehingga memungkinkan mengangkut orang dan bekal yang lebih banyak untuk pelayaran jarak jauh. Kano ganda dengan dua lunasnya (model ini dikenal sebagai 'katamaran') tentu mampu memecah gelombang dengan lebih baik dibanding lunas besar dan masif. Kano ganda dapat bergerak lebih cepat di permukaan laut.



Lukisan perahu pada dinding gua di Pulau Muna menggambarkan sebuah perahu dinaiki 4 orang (kiri), dan lukisan perahu dari Leang-leang (Sulawesi Selatan (kanan)

Seorang pakar arkeologi maritim dapat menunjukkan bahwa sarana angkutan air yang paling awal pada masyarakat penutur Austronesia adalah rakit-rakit bambu yang kemudian sedikit berkembang dengan menggunakan balok-balok kayu yang digabungkan. Balok-balok kayu itu kadang diceruk bagian dalamnya (*dugout*) sehingga

mirip kano. Rakit dari balok kayu ini kemudian berkembang menjadi perahu berlunas ganda atau *katamaran*. Selanjutnya, bentuk yang berkembang adalah perahu kano ganda, tetapi salah satu kano hanya dipakai sebagai penyeimbang. Bentuk ini lalu berkembang menjadi perahu bercadik tunggal, dan akhirnya muncul perahu bercadik ganda.

Lelah menyeberangi perairan Nusantara pada akhirnya para pelaut penutur rumpun bahasa Austronesia ini mulai menetap. Mereka mulai mencari-cari tempat yang layak untuk hunian. Agaknya tempat-tempat yang layak untuk hunian adalah di dalam gua, seperti yang ditemukan di Kepulauan Raja Ampat (Misool, Papua Barat), Kepulauan Muna (Sulawesi Tenggara), dan gua-gua di pulau lain di Nusantara. Para penutur rumpun bahasa Austronesia ini tidak lupa akan alat angkut yang sudah menjadi budayanya, yaitu perahu. Mereka menggambarkan bentuk-bentuk perahu di dinding-dinding gua,



KEDATUAN SRIWIJAYA

Kerajaan Bahari Awal di Nusantara



Prasasti Kedukan Bukit

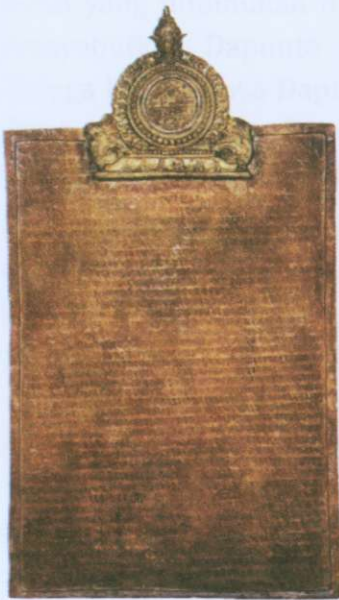
*"Pada hari ketujuh paro-terang bulan Jyestha Dapunta Hiyang bertolak dari Minanga sambil membawa dua laksa tentara dengan perbekalan sebanyak dua ratus (peti) berjalan dengan **perahu** dan yang berjalan kaki sebanyak seribu tiga ratus dua belas datang di Mukha --p- dengan sukacita."* Itulah sepenggal kalimat dari Prasasti Kedukan Bukit yang bertanggal 16 Juni 682 Masehi

mengindikasikan bahwa Sriwijaya mempunyai kekuatan laut yang kuat.

Sumber lain yang menyebutkan kekuatan Sriwijaya ada di laut diperoleh dari Berita Tionghoa dan Berita Arab. Disebutkan bahwa kerajaan ini menguasai lalu lintas perdagangan dan pelayaran dari kerajaan-kerajaan barat ke Tiongkok dan sebaliknya. Hal ini disebabkan Sriwijaya menguasai Selat Melaka yang banyak dilalui oleh kapal-kapal niaga dari Tiongkok, India, Persia, dan Arab. Beberapa pelabuhan penting di sekitar Selat Melaka dikuasai Sriwijaya. Pada suatu masa Sriwijaya mengeluarkan peraturan bahwa kapal-kapal niaga asing yang melakukan aktivitas perdagangan di wilayah perairannya harus menggunakan kapal Sriwijaya. Dengan demikian, kapal-kapal niaga yang datang dari

Tiongkok, India, maupun Persia/Arab harus memindahkan barang dagangannya di pelabuhan Sriwijaya ke kapal milik Sriwijaya.

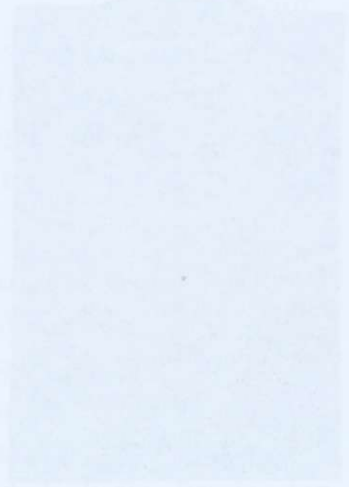
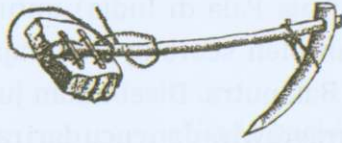
Sebuah prasasti tembaga dari Nalanda (Bihar, India utara) yang berasal dari sekitar tahun 860 Masehi, menyebutkan hadiah tanah oleh Dewapaladewa (raja Pala di India) untuk keperluan sebuah wihara yang dibangun oleh seorang Maharaja dari Swarnadwipa (Sriwijaya) bernama Balaputra. Disebutkan juga bahwa Balaputra adalah anak dari Samaragrawira dan cucu dari raja Jawa yang menjadi "permata keluarga Sailendra" bernama Sri Wirawairimathana ("Pembunuh musuh-musuh yang gagah berani"). Adanya prasasti ini mengindikasikan bahwa pada masa itu Sriwijaya telah sampai di India Utara. Di Nalanda, Balaputra membangun asrama untuk para siswa Sriwijaya yang hendak belajar ajaran Buddha.



Prasasti Nalanda (kiri), dan kompleks wihara Nalanda, India (kanan)

Asrama yang dibangun atas perintah Balaputra itu merupakan salah satu bangunan dalam sebuah kompleks asrama. Bangunan tersebut terdiri dari 32 buah kamar (ruangan), sebuah sumur, sebuah kamar

mandi, ruang belajar, dan sebuah gudang makanan yang terdiri dari dua ruangan. Letaknya di tengah asrama yang dikelilingi kamar-kamar.



DINASTI SAILENDRA

Pelaut Tangguh dari Mataram Kuno

Sailendra adalah satu keluarga yang pernah berkuasa di bagian tengah Tanah Jawa, di Kerajaan Mataram, pada sekitar abad ke-8-9 Masehi. Diduga keluarga ini berasal dari Tanah Andalas yang datang ke Tanah Jawa pada sekitar pertengahan abad ke-8 sebagaimana disebutkan dalam Prasasti Sojomerto.

Prasasti Sojomerto adalah sebuah prasasti berbahasa Melayu Kuno yang ditemukan di daerah selatan Pekalongan. Prasasti ini menyebutkan Dapunta Selendra beserta istri dan keluarganya. Diduga kuat bahwa Dapunta Selendra adalah pendiri dinasti yang datang dari Sumatra. Setelah mereka berkuasa di Kerajaan Mataram, prasasti-prasasti yang dikeluarkannya berbahasa Jawa Kuno.

Raja-raja dari dinasti Sailendra yang berkuasa di Kerajaan Mataram banyak membangun bangunan suci di daerah Jawa Tengah. Bangunan-bangunan tersebut antara lain Kalasan, Borobudur, Mendut, Pawon, Sewu, Plaosan, dan Prambanan. Sewu, Plaosan, dan Borobudur merupakan sebuah kompleks bangunan suci ajaran Buddha, sedangkan Prambanan adalah kompleks bangunan suci ajaran Hindu. Dilihat dari ukuran dan jumlahnya, bangunan suci ajaran Buddha lebih banyak jika dibandingkan dengan bangunan suci ajaran Hindu. Keadaan ini mengindikasikan bahwa keluarga Sailendra menganut ajaran Buddha, atau dengan kata lain ajaran Buddha merupakan ajaran yang dianut oleh sebagian besar rakyat Mataram.

Raja-raja dari keluarga Sailendra tidak hanya berpengaruh di Tanah Jawa saja. Mereka diketahui juga berpengaruh di Tanah Andalas,

di Thailand selatan (Nakhonsritammarat), dan di India Utara (Nalanda, Bihar). Pada masa pemerintahan Rakay Panamkaran, ia membangun *Trisamaya Chaitya* di Thailand Selatan, sebagaimana diberitakan dalam Prasasti Ligor (abad ke-8 Masehi). Cucu dari Panamkaran yang berkuasa di Sriwijaya, yang bernama Balaputra (dewa), diketahui membangun asrama dan wihara serta memberikan tanah-tanah perdikan untuk kelangsungan hidup para siswa Sriwijaya yang belajar di Nalanda (India). Informasi ini disebutkan dalam Prasasti Nalanda (abad ke-9 Masehi) yang dikeluarkan oleh Raja Dewapaladewa dari India.

Kerajaan Mataram sebagian besar pendapatannya diperoleh dari hasil-hasil pertanian, terutama padi. Ibukota atau pusat pemerintahannya terletak di daerah yang subur di lembah Sungai Progo dan Elo yang diapit oleh rangkaian gunung api Merapi-Merbabu dan Sumbing-Sindoro. Meskipun demikian, hal-hal kebaharian juga turut diperhatikan sebagaimana yang tergambar dalam relief perahu/kapal di stupa Borobudur. Dalam relief tersebut digambarkan sebuah kapal besar dengan cadik yang biasa dipakai untuk melayari samudra. Ada juga perahu-perahu yang dipakai untuk melayari sungai. Dengan demikian, tidak heran apabila pengaruh Sailendra ditemukan di tempat-tempat yang jauh dari wilayah kekuasaannya di Tanah Jawa.



Prasasti Ligor dari Nakhonsritammarat (kiri atas), relief perahu samudra dari Borobudur (kanan atas) dan arca Bodhisattwa dari Chaiya Thailand (kiri bawah)



WAWASAN DWIPANTARA

Usaha Penyatuan Nusantara I

Kerajaan lain yang mempunyai kekuatan laut setelah Sriwijaya adalah Kerajaan Singhasari. Kerajaan ini berhasil menguasai sepertiga bagian Nusantara ketika Maharaja Kertanagara naik tahta kerajaan (1254-1292 Masehi). Pada awal pemerintahannya ia menundukkan pemberontakan Cayaraja. Kemudian tahun 1275 ia mengirim ekspedisi persahabatan dengan Kerajaan Malayu (*Pamalayu*), 1280 kembali menumpas pemberontak Mahisa Rangkah, dan 1284 menundukkan Bali. Dalam Kakawin *Nagarakertagama* disebutkan menaklukkan Pahang dan Gurun di Semenanjung Tanah Melayu, serta Tanjungpura di Kalimantan dan beberapa tempat di sebelah timur Nusantara.



Arca Amoghapasa dari Rambahan merupakan hadiah dari Maharaja Kertanagara dari Singhasari

Tindakannya untuk meluaskan *mandala* (wilayah) keluar Tanah Jawa didorong oleh ancaman dari daratan Tiongkok. Pada sekitar tahun 1260 Khubilai Khan dari Kerajaan Mongol, yang sudah menguasai Kekaisaran Tiongkok, menunjukkan gelagat akan memperluas *mandala* ke arah selatan keluar dari *mandala* Tiongkok hingga meyeberangi lautan. Pada tahun 1280 Khubilai Khan mendirikan Dinasti Yuan. Segera ia memulai ambisinya dengan perintah pengakuan

kekuasaan dari negara-negara yang sebelumnya mengakui kekuasaan kaisar Tiongkok dari Dinasti Song.

Jawa tidak luput dari rencana besar Khubilai Khan. Utusan yang membawa pesan supaya raja Jawa mau tunduk kepada Kaisar mulai datang pada tahun 1280 dan 1281. Tuntutannya agar raja Jawa mengirimkan seorang pangeran ke Tiongkok sebagai tanda tunduk kepada kekaisaran dinasti Yuan.

Ada pendapat yang menyatakan bahwa persatuan dapat terwujud apabila ada ancaman dari luar. Beberapa puluh tahun sebelum Mahapatih Gajah Mada bersumpah, Maharaja Kertanagara dari Kerajaan Singhasari juga berniat menyatukan Nusantara. Hal ini dianggap penting untuk menghadapi ancaman serangan Kekaisaran Mongol. Prasasti yang dipahatkan pada bagian belakang Arca Camundi yang dikeluarkan oleh Maharaja Kertanagara terkandung gagasan perluasan *cakrawala mandala* ke luar Pulau Jawa yang meliputi daerah seluruh *dwipantara*. Gagasan ini mulai diwujudkan pada tahun 1270 Masehi. Dalam prasasti itu dikatakan bahwa Arca Bhattari Camundi itu ditahbiskan pada waktu Sri Maharaja Kertanagara menang di seluruh wilayah dan menundukan semua pulau yang lain.



Arca Bhattari Camundi (kiri), dan prasasti yang dipahatkan di bagian belakang arca Bhattari Camundi (kanan)

Dalam usahanya menyatukan Nusantara, Sri Maharaja Kertanagara tidak selalu dengan kekuatan senjata, seperti yang dilakukan dengan Kerajaan Malayu. Ekspedisi *Pamalayu* menghadiahkan sebuah Arca Amoghapasa kepada Malayu sebagai tanda persahabatan. Mungkin maksudnya mengajak beraliansi dalam menghadapi serangan Mongol yang datang dari utara. Tetapi yang perlu diingat bahwa ketika itu gagasan menyatukan Nusantara sudah mulai tumbuh, yaitu ketika mengantisipasi serangan dari Kerajaan Mongol.



SUMPAH PALAPA

Usaha Penyatuan Nusantara II

Singhasari runtuh bukan karena serbuan tentara Khubilai Khan, melainkan karena serangan dari Jayakatwang (raja bawahan yang memberontak). Setelah Singhasari runtuh, kemudian di bagian timur Tanah Jawa, di sekitar Sungai Brantas berdiri Kerajaan Majapahit. Kerajaan ini berjaya pada masa pemerintahan Raja Hayam Wuruk dengan Patihnya Gajah Mada. Majapahit pada dasarnya adalah kerajaan agraris, namun kerajaan ini tidak mengesampingkan kekuatan laut dengan panglimanya yang terkenal yaitu Mpu Nala.

Babad Lasem merupakan salinan dari isi sebuah *babad* bernama *Pustaka Badrasanti* yang ditulis oleh Kamzah, seorang bangsawan Lasem yang hidup tahun 1825. Dalam *babad* ini disebutkan beberapa nama pemukiman masa Bhre Lasem (salah seorang bangsawan Majapahit) memerintah pada tahun 1273 Śaka. Tempat-tempat tersebut antara lain Kaeringan, Teluk Regol, Keraton Kryan, Bonang-Binangun, dan beberapa tempat keagamaan.



Gambaran dari kacamata Barat tentang jung Jawa sekitar abad ke-16. Seperti inilah kapal Majapahit?

Kaeringan merupakan sebuah pelabuhan yang telah ada sejak masa Dewi Indu (Bhre Lasem, Sri Rajasaduhitendudewi) berkuasa. Suaminya, Rajasawarddhana (Bhre Matahun) disebutkan menguasai junk-junk perang yang berada di pelabuhan ini. Sampai awal masuknya Islam di pantai utara Jawa, Kaeringan masih

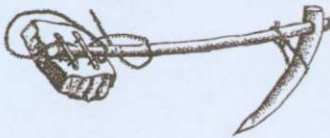
berfungsi sebagai pelabuhan. Dari masa ini disebutkan bahwa Pangeran Santikusumo ketika berusia 18 tahun, naik perahu dari tempat ini menuju Tuban, pelabuhan lain yang telah ada sejak abad ke-11 Masehi.

Kakawin Nagarakertagama dan beberapa prasasti dari jaman Majapahit menginformasikan tentang struktur kewilayahan kerajaan dan hubungannya dengan tempat-tempat lain di Nusantara dan Asia Tenggara. Kerajaan Majapahit pada masa Hayam Wuruk wilayahnya terdiri dari sebagian Jawa Tengah, seluruh Jawa Timur, Madura, dan Bali. Di luar dari wilayah itu adalah Lombok dan sebagian Sumbawa. Meliputi 21 negara daerah yang dipimpin oleh Paduka Bhattara. Di luar negara daerah itu merupakan *desantara kacayya*, yaitu daerah-daerah di Nusantara dari Sumatera hingga Papua yang dilindungi oleh Raja Majapahit. Daerah-daerah ini tergabung dalam kerja sama regional, dan bukan merupakan daerah kekuasaan Majapahit. Sebagai terima kasih karena telah dilindungi, daerah-daerah ini mengirimkan upeti (*tribute*).

Selain ada *desantara kacayya*, ada juga negara yang mempunyai kedudukan sejajar dengan Majapahit. Negara-negara itu disebut *mitra satata* yang terdiri dari beberapa kerajaan di Asia Tenggara daratan, seperti Semenanjung Tanah Melayu, Siam, Khmer, dan Champa.



Kakawin Nagarakertagama yang berisikan antara lain perjalanan Raja Hayam Wuruk (Rajasanegara) ke tempat-tempat di daerah Jawa Timur, menyebutkan beberapa daerah di Nusantara yang minta perlindungan pada Majapahit (kiri). Arca perwujudan Raden Wijaya (Kertarajasa) sebagai Dewa Wisnu (kanan)



BUMI DIBAGI DI ANTARA UMAT MANUSIA, DAN LAUT DIBERIKAN SECARA UMUM

"Tuhan telah menjadikan bumi dan laut; bumi dibagi di antara umat manusia dan laut diberikan secara umum. Tidak pernah terdengar seseorang dilarang berlayar di laut. Jika Anda melakukan itu berarti Anda merampas makanan dari mulut seseorang".



Kerajaan Gowa yang kemudian di abad ke-17 lebih dikenal dengan Kesultanan Makassar, adalah sebuah kerajaan di Nusantara yang memegang peranan penting selama 2 abad, sepanjang abad ke-16–17 di Indonesia bagian Timur.

Kerajaan Gowa atau Kesultanan Makassar semula merupakan negeri-negeri kecil yang berupa komunitas lokal bernama *Kasuwiang*. Ada sembilan daerah/*Kasuwiang* yang menjadi cikal-bakal kesultanan Makassar, yaitu Tombolo, Lakiung, Saumata, Parang-parang, Data, Agang Jekne, Bisei, Kalling, dan Sero. Kesembilan negeri kecil tersebut membentuk sebuah federasi yang diketuai oleh seorang yang disebut *Paccallaya*. *Paccallaya* berperan

sebagai *Primus Inter pares*. Karena ia tidak saja menjadi ketua dari gabungan negeri-negeri kecil itu, tetapi juga sebagai hakim yang menyelesaikan sengketa di antara mereka dan juga sebagai orang tua yang sangat dihormati.

Pada sekitar abad ke-16, Gowa kemudian bersatu dengan Tallo dan membangun benteng Somba Opu yang menjadi pusat kota Makassar. Kota Makassar menjadi besar dengan populasi sekitar 100.000 jiwa. Pada masa itu Makassar tidak hanya berhubungan dagang dengan kerajaan-kerajaan di Nusantara saja, tetapi juga dengan Melaka, Siam, Pegu (Myanmar), dan Filipina. Dengan kejatuhan Melaka tahun 1511 ke tangan Portugis, banyak orang dari Melaka, Johor, Pahang, dan lain-lain, yang menyingkir dan kemudian menetap di Makassar.



Kota Makassar dengan benteng Somba Opu sebelum terjadi peperangan

Para penguasa Kerajaan Gowa-Tallo sudah melihat ancaman musuh. Untuk mengantisipasinya mereka membangun sembilan benteng di sepanjang pantai barat. Termasuk di antaranya Benteng Ujungpandang yang letaknya sangat strategis. Di kemudian hari, benteng ini setelah dikuasai Belanda dibangun kembali dan dinamakan Fort Rotterdam.

Pada masa itu, seorang ulama dari Sumatra Barat tiba di Makassar dan sekaligus meng-Islam-kan Raja Gowa ke-14, I-Mangngarangi Daeng Manrabia dengan gelar Sultan Alaudin. Sultan Alauddin (1593-1639) bersama Karaeng Matoaya (Mangkubumi) memperluas pengaruh dan wilayah melalui penyebaran agama Islam. Usaha perluasan pengaruh dan wilayah ini dilanjutkan oleh Sultan Muhammad Said, Raja Gowa ke-15 (1639-1653). Kerajaan Makassar mencapai puncak kejayaannya pada pertengahan abad ke-17. Supremasi dan dominasi Makassar meliputi seluruh bagian tengah Nusantara, yaitu seluruh Sulawesi, Berau dan Kutai (Kalimantan Timur), dan Nusatenggara. Bali tidak termasuk dalam perluasan pengaruh ini, karena terikat perjanjian persahabatan antara keduanya, "*Marege*" (Australia Utara) dan pulau-pulau Tanimbar (Maluku Tenggara). Kejayaan kerajaan Gowa-Tallo berakhir ketika masa pemerintahan Sultan Hasanuddin Raja Gowa ke-16 (1653-1670).



Benteng Makassar setelah dikuasai Belanda (kiri) dan situasi Benteng Rotterdam pada masa kini (kanan)



BUDDHA DIPANGKARA

Pelindung Para Pelaut

Daya tarik rempah yang harumnya hingga ke pelosok penjuru dunia, menjadikan orang dari berbagai bangsa datang mencari ke sumber harumnya, yaitu Nusantara. Salah satu di antara bangsa-bangsa yang berkunjung ke Nusantara adalah bangsa India. Selain bangsa Tionghoa, bangsa India merupakan bangsa yang pertama kalinya datang ke Nusantara. Berdasarkan tinggalan budaya benda yang sampai kepada kita, antara lain berupa tembikar Arikamedu dan manik-manik batu karnelian, bangsa India datang ke Nusantara sejak abad pertama Masehi. Setelah bangsa India, barulah bangsa Tionghoa yang datang pada sekitar abad ke-5 Masehi.

Orang India jauh-jauh menyeberangi Samudra Indonesia untuk mencari rempah-rempah, sebuah komoditi yang digemari di India sebagai campuran makanan khas India, seperti kari. Dalam perjalanannya ke daerah penghasil rempah di timur Nusantara agaknya mereka melalui jalur Selat Makassar. Ada juga yang melalui jalur Laut Jawa. Bukti arkeologis yang ditemukan di jalur Selat Makassar berupa arca Buddha dari bahan perunggu yang ditemukan di Sikendeng (Sulawesi Barat), dan arca Buddha dari Kota Bangun (Kalimantan Timur). Kedua arca ini dipercaya sebagai arca Buddha Dipangkara. Di daerah Jambi juga ditemukan arca Dipangkara berlanggam Cola, abad ke-11 Masehi.

Arca Buddha Dipangkara adalah arca Buddha yang dipercaya sebagai pelindung para pelaut. Berdasarkan kepercayaan ini, Buddha Dipangkara biasanya diletakkan di bagian ujung haluan kapal seperti arca Dewaruci yang ditempatkan di bagian ujung kapal KRI Dewaruci TNI-AL. Berbeda dengan penempatan arca Buddha Dipangkara, arca Dewaruci dalam kasus ini hanya sebagai ikon dari kapal layar tersebut. Adanya arca Buddha Dipangkara di daerah sekitar Selat Makassar mengindikasikan bahwa selat tersebut merupakan jalur pelayaran menuju daerah penghasil rempah di Maluku. Seharusnya kapal yang mengangkut para saudagar ini di Laut Tiongkok Selatan sebelah utara Kalimantan dan Sulawesi terus berlayar ke arah timur menuju Kepulauan Maluku, bukan berbelok ke selatan melalui Selat Makassar di antara Kalimantan dan Sulawesi.

Kapal-kapal niaga yang berlayar melalui Selat Makassar ada yang singgah di daerah muara Sungai Karama, di sekitar Kampung Sikendeng untuk menambah perbekalan. Di sini ditemukan sebuah arca Buddha berlanggam Amarawati (abad ke-2-4 Masehi). Ada juga yang sudah di selatan Selat Makassar kemudian belok ke arah barat menyusur Sungai Mahakam tiba di daerah hulu Mahakam di Kabupaten Kutai Barat. Karena itulah di daerah Kota Bangun ditemukan sebuah arca Buddha Dipangkara yang berlanggam India Utara (abad ke-8 Masehi). Di daerah hulu ini diduga dulunya pada sekitar abad ke-4-5 Masehi telah ada sebuah kerajaan lokal yang mendapat pengaruh kebudayaan India, yaitu Kerajaan Kutai.



Arca Buddha Dipangkara yang ditemukan di Situs Sempaga (Sulawesi Barat) berlanggam Amarawati (India Selatan) abad ke-2-4 Masehi (kiri), dan arca Buddha Dipangkara dari Situs Kota Bangun, Kalimantan Timur. berlanggam Jawa Tengah abad ke-8-9 Masehi (kanan)



VARUNA, BARUNA, DAN MAKARA (GAJAHMINA)

Penjaga Laut dan Pemberi Rejeki Kaum Nelayan

Nusantara membawa perubahan dalam sistem kepercayaan dan pemerintahan. Semula penduduk lokal Nusantara melakukan pemujaan terhadap arwah nenek moyang yang berdiam di pohon-pohon atau di tempat-tempat tertentu. Untuk laut, mereka percaya bahwa di laut ada makhluk yang berkuasa, karena itu harus diberi sesaji. Ketika kebudayaan India masuk, makhluk yang diberi sesaji itu dinyatakan dalam wujud dewa, yaitu Dewa Varuna.

Dalam Kitab *Purana*, Varuna atau Baruna adalah manifestasi Brahman sebagai dewa air, penguasa lautan atau samudra sebagai Ambupati, Apanapati, Salilendra, dan Udakapati. Dia juga dipercaya sebagai Pasi (=membawa jerat) dan Pracetas (=Kebijaksanaan). Kata *varuna* berasal dari kata *var* yang berarti "membentangi" atau "menutupi". Kata *var* tersebut kemudian dihubungkan dengan laut karena lautan membentangi luas dan menutupi sebagian besar permukaan bumi. Dewa ini digambarkan mengendarai makhluk yang disebut *makara* atau *gajahmina*, makhluk berkepala gajah dan berbadan ikan.

Sosok Dewa Waruna di India diarcakan di Gua Ellora dan di Madhya Prades, tetapi hingga saat ini di Indonesia belum ditemukan arca (bukan relief) Waruna. Di Candi Siwa kompleks Prambanan tokoh Waruna dipahatkan dalam bentuk relief salah satu Dewa Lokapala (kelompok dewa penjaga arah mata angin) yang menempati sisi

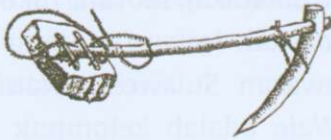
sebelah barat arah mata angin. Di Bali ditemukan pada pelinggih Pura Maospait. Dewa ini dideskripsikan dengan atribut memegang jerat (*pasa*), kerang (*Sanka*), kotak permata (*ratna-patra*), dan bunga lotus (*padma*). Di India, tokoh Waruna digambarkan duduk bersama Warunani mengendarai *makara*, hewan mitos berwujud ikan yang mempunyai belalai.

Rupa-rupanya kelompok masyarakat nelayan di Indonesia, khususnya masyarakat Suku bangsa Laut, mengenal sosok makara dalam wujud *gajahmina*. Mereka percaya apabila di laut ada kenampakan *gajahmina* dengan cahaya yang cemerlang, itu pertanda banyak ikan yang bisa diperoleh. Ikan akan datang mendekati pada sumber cahaya.

Dalam cerita pewayangan, Dewa Waruna disebut dengan nama Batara Baruna. Ia digambarkan sebagai sesosok dewa berwajah ikan dengan tubuh bersisik. Ia masih keturunan Sanghyang Wenang dari garis keturunan Sanghyang Nioya. Batara Baruna bertempat tinggal di Kahyangan Dasar Samudra. Ia bertugas memelihara ekosistem dan biota laut



Tokoh Dewa Waruna dari Candi Siwa, Prambanan, Jawa Tengah abad ke-9 Masehi (atas) dan Dewa Waruna (Batara Baruna) dalam bentuk wayang kulit (kanan)



AMANNA GAPPA

Cikal Bakal Hukum Laut

Sejak dahulu suku bangsa Bugis-Makassar dikenal sebagai pelaut yang tangguh. Mereka telah mampu berlayar ke seluruh pesisir Asia Tenggara, Australia Utara, dan Madagaskar di Afrika. Ketika melakukan pelayaran, di kapal sering terjadi konflik atau sengketa antar pelaut dan penumpang. Untuk itu perlu ada aturan yang mengatur tentang perilaku orang-orang di kapal, hubungan antara saudagar dan pelaut, penempatan barang di kapal, dan tentang kepemilikan muatan kapal, hingga nasib muatan kapal apabila terjadi bencana topan.

Amanna Gappa adalah seorang yang berpengaruh di kelompok masyarakat Bugis-Wajo. Ia dikatakan seorang tokoh yang berinisiatif mengumpulkan naskah-naskah *lontara* tentang aturan pelayaran dan perdagangan di kawasan Sulawesi Selatan dan Tenggara. Kelompok masyarakat Wajo adalah kelompok masyarakat yang dinamis dan suka mengembara tetapi tidak suka bertani. Mereka mengembara ke berbagai tempat di Nusantara dan Semenanjung Tanah Melayu. Kelompok masyarakat ini ada di pelabuhan-pelabuhan penting di kedua daerah itu. Pada abad ke-17 kelompok masyarakat ini sudah bermukim di pelabuhan-pelabuhan Ambon, Banjarmasin, Palembang, Johor, dan Melaka, namun keberadaan mereka belum terorganisir dengan seorang kepala yang memimpin komunitas.

Salah satu pelabuhan penting di Nusantara dan kemudian menjadi tempat berkumpulnya orang Wajo adalah pelabuhan Makassar. Kian hari jumlah orang Wajo kian banyak, dan kepentingan mereka dalam pelayaran dan perdagangan semakin mendesak. Karena

itulah diperlukan seorang pemimpin yang dapat memfasilitasi kepentingan mereka. Pemimpin atau kepala dalam bahasa Bugis *matoa*, yang berarti “kepala”. Berdasarkan persyaratan-persyaratan yang berat, terpilihlah Amanna Gappa sebagai seorang *Matoa*, yang tugasnya adalah mengorganisir kelompok masyarakat Bugis-Wajo. Pada waktu itu, Amanna Gappa adalah seorang *Matoa* yang ketiga. Boleh jadi ia adalah *Matoa* pertama yang menyadari bahwa pelayaran dan perdagangan adalah mata pencaharian utama bagi orang Bugis-Wajo.

Pada tahun 1670-an, di Makassar berkumpul para *Matoa* dari berbagai tempat, seperti dari Lombok, Sumbawa, dan Paser (Kalimantan Selatan). Mereka membicarakan aturan-aturan dan tata tertib yang harus dipatuhi dalam pelayaran dan perdagangan. Perundingan ini dipimpin oleh Amanna Gappa, *Matoa* Wajo, sehingga tradisi pelayaran yang lahir dari perundingan ini disebut “hukum pelayaran dan perdagangan” *Amanna Gappa*. Peraturan ini ditulis dalam bahasa Bugis pada 18 *lontara* dan dikenal dalam bahasa Bugis sebagai “*Ade allopi loping bicaranna pa’balu baluE*”, yang artinya kira-kira “Etika pelayaran dan perdagangan”. Peraturan etika ini lahir pada tahun 1676.



Kapal *pade'wakang* yang kini tidak diproduksi lagi karena dianggap kurang laju (kiri). Deretan perahu pinisi di pelabuhan Sundakalapa, Jakarta (kanan)

Amanna Gappa terdiri dari 21 pasal, beberapa pasal sangat rinci menjelaskan mengenai ketentuan-ketentuan dalam pelayaran. Antara lain, cara berdagang dalam pelayaran, susunan birokrasi di kapal, syarat-syarat untuk menjadi nakhoda, pembagian petak untuk menempatkan barang dagangan dalam kapal, serta empat tingkatan orang di kapal, yaitu *sawi tetap* (kelasi tetap), *sawi loga* (kelasi bebas), *sawi manumpang* (kelasi menumpang), dan *tommanumpang* (orang yang menumpang kapal).

Amanna Gappa lebih cenderung menganut konsep kebebasan berlayar di laut tetapi dengan etika. Lebih lanjut, Hukum *Amanna Gappa* juga telah mengatur hak dan kewajiban pemilik kapal dan anak buah kapal. Konsep-konsep "kepemilikan" laut kemudian diadopsi oleh hukum laut modern, yang dapat ditemukan dalam sejumlah konvensi internasional. Dasar dari Hukum *Amanna Gappa* ini kemudian diadopsi di Eropa dan sampai saat ini dipakai sebagai Hukum Maritim Internasional.

Kandas di Perairan Bali, Isi Kapal Disita Kerajaan

Pada umumnya orang Bali dikenal sebagai petani yang hidup di kerajaan agraris di lingkungan alam yang berbukit-bukit. Karena itulah Bali dikenal dengan areal sawahnya yang bersengked-sengked dan organisasi Subak-nya yang mengatur pengairan sawah. Anggapan tersebut tidak sepenuhnya benar. Ternyata sejak abad ke-10 Masehi, masyarakat di Bali sudah mempunyai aturan yang berkenaan dengan transportasi di laut sebagaimana tersurat dalam prasasti yang ditemukan di Desa Sembiran. Mungkin karena letak desa tersebut di daerah pantai utara Bali, hal yang berkenaan dengan sawah tidak disebutkan.

Di Pura Balai Agung Desa Julah (Kecamatan Tejakula, Kabupaten Buleleng, Bali) disimpan 20 lembar *tamra* prasasti (prasasti perunggu). Kemudian prasasti-prasasti tersebut tempat penyimpanannya dipisah, 11 lembar disimpan di Desa Julah, dan 9 lembar lainnya disimpan di Pura



Pemandangan sekitar desa Sembiran dan Julah, Kecamatan Tejakula. Pada latar belakang tampak Laut Jawa perairan Bali

Balai Agung Desa Sembiran (Kecamatan Tejakula, Kabupaten Buleleng). Kalau dilihat dari isinya, lempeng prasasti-prasasti tersebut merupakan satu kesatuan, meskipun yang mengeluarkannya berbeda raja. Isinya memberitakan tentang masalah-masalah keamanan yang ada di Desa Julah dan Sembiran dalam kurun waktu yang panjang (923-1181 Masehi). Secara

umum keseluruhannya merupakan petikan Sejarah Bali Kuno dari masa pemerintahan Ratu Ugrasena (24 Januari 923 Masehi) hingga Raja Jaya Pangus (22 Juli 1181 Masehi)

Dua puluh lembar prasasti tersebut bisa diklasifikasikan menjadi enam bagian, berdasarkan para raja yang mengeluarkan prasasti tersebut, yaitu :

1. Prasasti jaman Ratu Ugrasena (24 Januari 923 M)
2. Prasasti jaman Tabranida-Warmadewa (19 Desember 951 M)
3. Prasasti jaman Raja Jhanasadhu-Warmadewa (6 April 975 M)
4. Prasasti jaman Sang Ratu dari Ajua-Dewi (11 September 1016 M)
5. Prasasti jaman Raja Anak Wungsu (10 Agustus 1065 M)
6. Prasasti jaman Raja Jaya Pangus (22 Juli 1181 M)

Prasasti Julah-Sembiran Masa Pemerintahan Ratu Ugrasena

Pada tahun Śaka 844 (24 Januari 923 Masehi) Sang Ratu Sri Ugrasena bersama-sama para pejabat tinggi kerajaan mengadakan sidang dengan para Penghulu Desa Julah bertempat di pendapa Istana Singhamandewa. Dalam perundingan itu diutarakan bahwa

penduduk Desa Julah sangat gaduh, gelisah resah, dan ketakutan, karena adanya kawanan perampok yang sering menangkap dan menculik penduduk Desa Julah. Karena keadaan itulah banyak penduduk Desa Julah lari mengungsi ke tempat-tempat yang lebih aman. Peristiwa itulah yang dibicarakan dalam perundingan yang diadakan oleh Sang Ratu Ugrasena. Hasil kesepakatan yang keluar sebagai titah raja adalah: semua penduduk Desa Julah yang masih ada di tempat-tempat pengungsian harus segera kembali ke Desa Julah dan tinggal di tempat semula. Juga Sang Ratu Ugrasena membuat peraturan-peraturan upacara untuk orang-orang yang mati dirampok, mati terbunuh, di samping peraturan-peraturan untuk upacara kematian biasa. Dengan adanya kejadian itu pajak-pajak penghasilan masyarakat Desa Julah yang biasanya dipungut oleh raja kini semuanya dihapus, kecuali iuran untuk biaya upacara di dalam pura masih tetap berlaku.

Selanjutnya diputuskan juga bahwa penduduk Desa Julah dilarang menangkap atau menculik budak-budak milik orang lain. Dan jika ada sebuah perahu atau sampan yang terdampar di laut, maka isi perahu itu harus menjadi hak milik pura atau dimanfaatkan untuk keperluan desa. Batas-batas desanya pun telah ditetapkan di dalam undang-undang Raja Ugrasena.

Prasasti Julah-Sembiran Masa Pemerintahan Anak Wungsu

Pada tahun Śaka 987 (10 Agustus 1065 Masehi), para pemimpin dan penghulu Desa Julah, Desa Widatar, Desa Keduran, Desa Pasuruhan dan Desa Pasungan menghadap Sri Paduka Aji Anak Wungsu hendak berunding untuk membuat undang-undang Desa Julah yang baru.

Adapun keputusan-keputusan dalam perundingan itu antara lain:

Kalau ada saudagar-saudagar yang memakai perahu dari tanah seberang hendak ke Pura Menasa (pura ini berada di sebelah timur Desa Sinabun) tiba-tiba perahunya rusak di laut, maka sekalian

penduduk Desa Julah harus membantunya. Apabila dengan tiba-tiba ada musuh yang hendak menyerbu penduduk yang ada di pesisir, maka sekalian penduduk Desa Julah harus segera keluar serta membawa senjata yang selengkapnya untuk memerangi pengacau itu. Segala pajak dikenakan pada tontonan, dan *sekeha pesantian* (semacam pesinden). Prasasti ini ditutup dengan sumpah dan kutukan. Undang-undang ini dibuat diistana oleh juru tulis istana yang bernama Bajarangsa.

Pada jaman Anak Wungsu memerintah di Bali, Jawa (Timur) diperintah oleh Raja Kadiri yang bergelar Sri Semara Utsaha Ratna Sangka. Rupa-rupanya dari tahun 1065-1181 Masehi keadaan Desa Julah dan sekitarnya sudah agak tenteram dan aman, walaupun sebagian penduduknya sudah pindah ke tempat lain.

Hukum Adat *Tawan Karang*

Sejak abad ke-18-19 di Bali terdapat banyak kerajaan yang berdiri sendiri. Beberapa di antaranya kerajaan tersebut wilayahnya berbatasan dengan laut. Raja-raja yang wilayahnya berbatasan dengan laut membuat kesepakatan hukum adat yang disebut *Tawan Karang*. Hukum ini berlaku apabila tiap kapal asing yang terdampar, kapal beserta isinya menjadi hak milik penguasa Bali.

Pada tahun 1844, kapal Belanda terdampar di Pantai Sangsit yang termasuk wilayah Kerajaan Buleleng. Kapal dan isinya disita dan kelasinya ditawan. Belanda kemudian mengirim Asisten Residen dari Banyuwangi yang bernama Ravia de Lignij untuk membuat perjanjian yang isinya penghapusan hukum *Tawan Karang* dan sekaligus pengakuan terhadap kekuasaan Belanda.



Lukisan yang menggambarkan Cornelis de Houtman mendarat di Bali

Namun, raja I Gusti Ngurah Made dan Patih I Gusti Jelantik Gungsir menolak. Sebagai konsekuensinya pihak Belanda mengirimkan segenap pasukan menyerbu Buleleng. Rupa-rupanya Kerajaan Buleleng tidak mudah ditaklukan. Belanda kemudian mengirimkan pasukan sebanyak 3 kali, yaitu tahun 1846, 1848, dan 1849.

Pada tahun 1849, rakyat Bali di bawah pimpinan I Gusti Jelantik melakukan perang *puputan* (habis-habisan). Tahun 1906, Belanda menyerang dan menguasai Kerajaan Badung yang masih melaksanakan hukum adat *Tawan Karang*. Raja dan rakyat Kerajaan Badung yang berpakaian serba putih dengan menggunakan senjata seadanya melakukan pertempuran habis-habisan melawan Belanda. Demikianlah rakyat Bali mempertahankan tanah airnya.

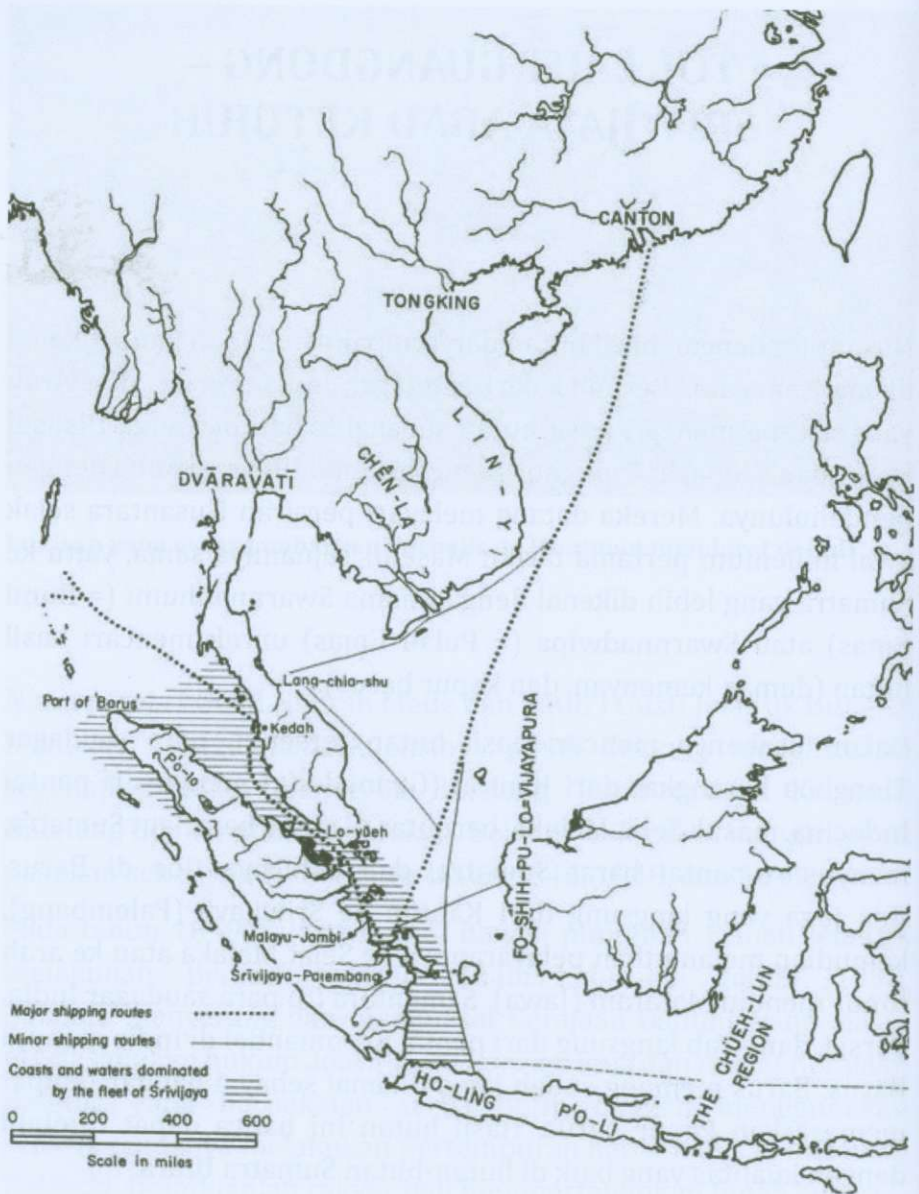


TOL LAUT GUANGDONG – SRIWIJAYA ABAD KETUJUH

Nusantara dengan hasil hutan dan rempahnya, sudah lama dikenal di mancanegara. Bermula dari saudagar India, Persia, dan Arab yang datang mencari hasil hutan sebagai bahan pewangi. Disusul kemudian saudagar Tionghoa mencari komoditi yang sama dengan pendahulunya. Mereka datang melayari perairan Nusantara sejak awal millenium pertama tarikh Masehi. Tujuannya sama, yaitu ke Sumatra yang lebih dikenal dengan nama Swarnnabhumi (= Bumi Emas) atau Swarnnadwipa (= Pulau Emas) untuk mencari hasil hutan (damar, kemenyan, dan kapur barus).

Dalam usahanya mencari hasil hutan tersebut, para saudagar Tionghoa berangkat dari Kanton (Guangdong) menyusuri pantai Indocina, masuk Selat Melaka, berputar di ujung barat laut Sumatra, menyusuri pantai barat Sumatra, dan akhirnya tiba di Barus. Ada juga yang langsung dari Kanton ke Sriwijaya (Palembang), kemudian melanjutkan pelayarannya ke Selat Melaka atau ke arah timur menuju Mataram (Jawa). Sementara itu para saudagar India, Persia, dan Arab langsung dari pantai Koromandel di India menuju Barus. Barus memang sudah lama dikenal sebagai bandar tempat memasarkan kapur barus. Hasil hutan ini hanya dapat tumbuh dengan kualitas yang baik di hutan-hutan Sumatra Utara.

Pada milenium pertama ini, bandar-bandar yang dikenal adalah Barus di pantai barat Sumatra, Kedah di pantai barat Semenanjung Tanah Melayu, Palembang di pantai timur Sumatra. Bandar-bandar ini dikenal sebagai tempat pemasaran barang komoditi yang sangat digemari pada saat itu. Sedikit diberitakan bahwa di bandar-



Jalur pelayaran yang menghubungkan Guangdong dengan Sriwijaya dan Jawa pada abad ke-7 Masehi sebagaimana digambarkan oleh Wolters (1970)

bandar ini dijual juga rempah-rempah dan yang utama adalah lada. Lada dihasilkan di Sumatra Selatan, Bangka, dan Jawa bagian barat (Banten).

Data sejarah dan arkeologi menginformasikan pada kita bahwa para saudagar tersebut “menjelajah” sampai di bagian tengah Nusantara, yaitu di pantai utara Jawa serta pantai timur Kalimantan. Hanya sedikit yang memberitakan sampai ke wilayah timur (Ternate, Tidore, dan Banda). Sebuah berita Tionghoa memberitakan ada saudagar Tionghoa yang sudah sampai ke kawasan penghasil rempah melalui jalur utara melewati kepulauan Filipina dan tiba di Ternate.



Jalur pelayaran dan perdagangan para saudagar Persia dan Arab ke Nusantara dan Tiongkok

Jalur pelayaran dan niaga diperluas lagi ke arah timur, yaitu ketika Majapahit melakukan hubungan dagang dengan daerah-daerah lain di Nusantara. *Nagarakertagama* menyebutkan beberapa daerah di kawasan timur Nusantara yang melakukan hubungan dagang

dengan Majapahit. Daerah-daerah tersebut antara lain di Sulawesi Selatan, Nusatenggara, sampai ke Maluku. Pada saat ini diduga perdagangan rempah dilakukan secara estafet dari satu bandar ke bandar lain. Pada akhirnya rempah tersebut dipasarkan di Melaka, yang pada sekitar abad ke-15-16 telah tumbuh menjadi bandar antarbangsa.

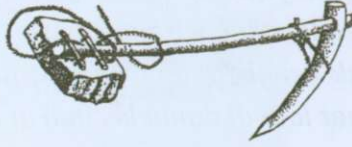
Pada awalnya rempah-rempah diangkut dari Maluku secara bertahap. Untuk sampai di pasaran Eropa tentu saja memakan waktu yang lama. Dari Maluku Utara rempah ini dibawa ke Hitu dan Banda. Dari bandar-bandar ini kemudian dibawa ke Nusantara Barat melalui pesisir utara Jawa, patai timur Sumatra, dan akhirnya ke Melaka. Sumbawa pada waktu itu sudah merupakan bandar penting. Dari tempat ini dihasilkan beras untuk dijual ke Melaka dengan singgah di Banjarmasin dan Gresik. Pasokan beras terhenti karena letusan Gunung Tambora pada tahun 1815. Pada waktu itu seluruh daratan Sumbawa tertutup abu gunung.



Model jung Tiongkok yang berlayar ke Nusantara (kiri) dan model kapal Sriwijaya abad ke-8 pada relief Borobudur (kanan)

Pada sekitar abad ke-15-16 para saudagar Portugis dan Spanyol telah memasuki perairan Nusantara. Basis mereka ada di bandar Goa (India). Setelah 1511, ketika Portugis berhasil menduduki Melaka, maka Melaka menjadi basis operasinya. Dari Melaka para saudagar Portugis melakukan pelayaran langsung ke Maluku

(Ternate dan Tidore). Dengan demikian abad ke-15-16 merupakan abad perdagangan rempah. Jalur-jalur pelayaran dan niaga sudah banyak. Di sepanjang jalur pelayaran tersebut timbul bandar-bandar penting.



CENGKEH HANYA ADA DI MALUKU

“Saudagar-saudagar Melayu mengatakan bahwa Tuhan menciptakan Timor untuk kayu cendana dan Banda untuk fuli (dan pala) dan Maluku (utara) untuk cengkeh, dan barang-barang dagangan ini tidak tumbuh di tempat lain di dunia kecuali di tempat itu.”

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

Melalui komoditi cengkeh dan pala, dapat ditelusuri jalur-jalur pelayaran dan perdagangan sampai seberapa jauh hubungan Maluku khususnya Ternate dengan dunia luar. Sebuah sumber tertulis Romawi dari Plinius Major (tahun 75 Masehi) menyebutkan *garyophyllon* (nama tumbuhan yang hanya dapat tumbuh di hutan sakti India). Diduga bahwa yang dimaksud dengan *garyophyllon* adalah cengkeh, dan telah dikenal di benua Eropa pada awal abad Masehi. Namun, jauh sebelum itu pada sebuah ekskavasi arkeologis di Situs Terqa (Mesopotamia, Syria) ditemukan sebuah jambangan yang penuh berisi cengkeh. Jambangan ini ditemukan pada sebuah ruangan dapur rumah sederhana yang berasal dari sekitar tahun 1700 SM.

Sumber tertulis Eropa lainnya menyebutkan bahwa St. Silvester, seorang Uskup Roma (314-335 Masehi) menerima persembahan 150



Rempah-rempah yang terdiri dari cengkeh, pala, bunga pala, dan kayu manis (kiri atas) dan keadaan gudang rempah yang dibangun VOC pada tahun 1652 (kiri bawah). Gudang rempah tersebut kini dimanfaatkan sebagai Museum Bahari, dan masuk dalam Cagar Budaya

Arab terkenal Ibnu Battuta (1350 Masehi) menyatakan: “cengkeh yang dijual adalah batang pohonnya, buahnya disebut pala, dan bunganya dinamakan fuli. Ini berarti, Ibnu Battuta tidak tahu bagaimana bentuk pohon cengkeh dan bagaimana bentuk pohon pala.

pon cengkeh. Sumber lain menyebutkan bahwa pada tahun 547 seorang saudagar Cosmos Indicopleustis mencatat di antara barang dagangannya terdapat rempah-rempah yang didatangkan dari Tiongkok dan Srilanka.

Sumber-sumber tertulis tentang hasil dari Maluku, mengindikasikan bahwa bukan pembeli yang datang ke Maluku, melainkan orang-orang dari Maluku yang datang ke pasar. Kalau pembeli dari luar yang datang, biasanya diceriterakan juga tempat yang didatangi itu. Sebuah deskripsi “menyesatkan” yang ditulis oleh penulis



Salah satu dari beberapa pohon cengkeh tua yang masih tumbuh di Ternate. Konon usianya mencapai ratusan tahun

jarak jauh dan dipergunakan untuk mengangkut rempah-rempah, khususnya pala dan cengkeh, ke pelabuhan *entrepôt* di Asia Tenggara.



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

AROMA CENGKEH MENDATANGKAN BENCANA

Bunga cengkeh yang harum dan mengandung banyak manfaat itu sudah lama dikenal oleh orang-orang dari berbagai penjuru dunia. Catatan tertulis menyebutkan bahwa keberadaannya di benua Eropa diketahui sejak awal tarikh masehi. Bahkan di Timur Tengah bunga kecil ini sudah dikenal jauh sebelum tarikh masehi. Meskipun



Tahun 1605 armada Belanda di bawah pimpinan Laksamana Warwijk mengepung dan menyerbu Ambon guna memonopoli penjualan cengkeh

telah lama dikenal, namun masyarakat yang mengenal itu belum tahu darimana asalnya. Padahal tumbuhan itu hanya dapat tumbuh subur di Maluku. Boleh jadi barang komoditi ini dibawa dari Maluku oleh orang Maluku sendiri ke tempat pemasarannya. Sementara itu sumber lain mengatakan bahwa perdagangan rempah-rempah dikuasai oleh saudagar-saudagar Jawa sejak masa Majapahit (abad ke-14).

Sejak abad ke-16 bangsa-bangsa Eropa berhasil menemukan jalur pelayaran ke Maluku. Sekelompok armada Portugis di bawah pimpinan Kapten Antonio d'Abreau, dan kelompok lain dipimpin oleh Kapten Francisco Serrão. Armada pertama tiba di Banda pada tahun 1512, sedangkan Serrão terdampar di Nusa Penyu pada tahun 1512. Dari Maluku kemudian mereka kembali ke Melaka dengan membawa rempah-rempah sebagai bukti keberhasilannya. Sejak saat itulah para saudagar Eropa datang ke Maluku untuk mencari "buah emas".



Armada Portugis menyerbu Pulau Ternate (kiri), dan suasana kota Ternate dengan Benteng Kalamata berlatar belakang Gunung Gamalama sebagaimana dilukiskan oleh Heyde pada tahun 1744 (kanan). Gunung Gamalama tampak digambarkan mengeluarkan api. Apakah maksudnya gunung tersebut sedang meletus atau menggambarkan bahwa gunung tersebut merupakan gunung api

Pada tahun 1521 armada dagang Spanyol yang dipimpin oleh Ferdinand Magellan tiba di Tidore melalui jalur utara dari Filipina.

Di bawah pemerintahan raja Almanzor, Tidore menyambut baik kedatangan armada Spanyol yang dikomandoi oleh Kapten Del Cano. Untuk beberapa saat mereka tinggal sambil mengambil hati raja dan penduduk pribumi. Setelah kapal-kapalnya sarat dengan muatan rempah, kembalilah mereka ke Spanyol walaupun rakyat dan raja Tidore melepasnya dengan berat hati.

Pendatang Eropa berikutnya adalah bangsa Belanda. Armada dagang yang dipimpin oleh Laksamana Warwijk tiba di Ambon pada tahun 1599, dan berhasil menjalin hubungan dagang dengan Hitu. Dua tahun kemudian, tiba lagi dua armada dagang Belanda masing-masing dipimpin oleh van der Haghen dan van Heemskerck.

Dengan kedatangan Belanda di Maluku, lengkaplah sudah saudagar Eropa yang datang ke Maluku. Di Eropanya saja mereka sudah bersaing, dan persaingan itu terus dibawa ke bumi Maluku. Yang menjadi korban tentu saja penduduk Maluku. Awalnya orang Maluku memanfaatkan kedatangan mereka sebagai sekutu untuk menghancurkan saingannya, tetapi pada akhirnya mereka diperbudak "sekutunya".



BENTENG-BENTENG LAUT DI TERNATE

Portugis, Spanyol, dan Belanda bersaing dalam perdagangan rempah. Satu sama lain mereka ingin memonopoli perdagangan cengkeh. Tidak jarang mereka berperang dan menekan penduduk Maluku untuk mau berdagang dengan mereka. Karena tekanan-tekanan inilah penduduk Maluku kemudian mengadakan perlawanan. Dalam usahanya memperkuat kedudukannya di Maluku, bangsa-bangsa Eropa ini membangun benteng-benteng di Ternate, Tidore, Bacan, Makian, dan Ambon. Benteng-benteng tersebut biasanya dibangun dekat dengan istana raja dan menghadap ke laut. Tujuannya untuk mengawasi penguasa lokal agar tidak melakukan pemberontakan, dan mengawasi musuh yang datang dari laut. Pulau Ternate yang paling banyak benteng lautnya.

Benteng Kastella atau Nostra Señora Del Rosario

Benteng yang dibangun oleh Antonio de Brito (orang Portugis) tahun 1521 ini terletak di Desa Kastellan, Kota Ternate. Pembangunannya kemudian dilanjutkan tahun 1525 oleh Garcia Henriquez, dan tahun 1530 oleh Gonzalo Prieria. Penyelesaian akhir dilakukan tahun 1540 oleh Wali Negeri ke-8 George de Gastra.

Di benteng Portugis pertama inilah terjadi peristiwa pembunuhan Sultan Khairun dari Ternate pada 27 Februari 1570. Sultan dibunuh oleh Antonio Primental atas perintah Gubernur Jendral Portugis Lopez de Mesquita. Atas peristiwa pembunuhan ini, Baabullah (putra Sultan Khairun) mengadakan perlawanan terhadap Portugis.



Benteng Kastella

keadaan rusak berat dan akhirnya runtuh.

Benteng Santo Pedro E' Paulo



Benteng Santo Pedro

dihuni oleh 27 orang Spanyol, 20 orang Portugis, dan beberapa orang Filipina.

Lokasi benteng di tepi laut pada sebuah daerah yang tinggi, berseberangan dengan Pulau Maitara. Dari kota Ternate jaraknya sekitar 5 km menuju arah selatan.

Akhirnya pada tahun 1574 Portugis berhasil diusir dari Benteng Kastella.

"Kepemilikan" benteng ini silih berganti mulai dari Portugis, Spanyol, dan akhirnya Belanda. Spanyol menguasai Kastella hingga tahun 1663, kemudian tahun 1664 benteng ini diambil alih oleh Belanda dalam

Benteng yang dibangun Portugis tahun 1532 ini oleh penduduk setempat disebut juga dengan nama Benteng Kota Janji, karena di benteng ini pernah terjadi perjanjian antara Portugis dan Sultan Baabullah dari Ternate. Pada tahun 1610, oleh penguasa Spanyol benteng ini dilengkapi dengan 6 pucuk meriam dan

Benteng Santa Lucia atau Benteng Kalamata



Benteng Santa Lucia

Benteng di tepi laut yang dibangun oleh Portugis ini nama aslinya Santa Lucia. Kemudian oleh penduduk setempat dinamakan Kalamata dan kadang-kadang disebut Kayu Merah. Nama Kalamata diambil dari nama seorang pangeran Ternate yang wafat di Makassar pada Maret 1676.

Benteng Santa Lucia dibangun atas perintah Antonio Pigafetta, Gubernur Portugis di Ternate, pada tahun 1609. Pada tahun 1625 benteng ini pernah dikosongkan atas perintah dari Geen Huigen Schapenhan dan dilanjutkan oleh Gils van Zeist tahun 1627. Benteng yang sudah dikosongkan oleh Belanda ini, kemudian diduduki Spanyol hingga tahun 1663. Setelah Spanyol pergi, Belanda kembali menduduki Santa Lucia. Atas perintah Mayor van Lutnow pada tahun 1799 benteng ini diperbaiki.

Benteng Santo Lucas atau Benteng Tolokko



Benteng Santo Lucas

Benteng ini dibangun atas perintah Francisco Serrão, seorang Portugis, pada tahun 1540. Nama lain dari benteng ini adalah Santo Lucas. Pada tahun 1610 benteng ini dikuasai oleh Belanda dan kemudian direnovasi oleh Gubernur Pieter Both. Namanya diganti menjadi

Benteng Hollandia. Pada tahun 1661 pemerintah VOC mengizinkan Sultan Ternate Mandarsyah untuk menempatnya bersama dengan 160 orang pasukan. Pada tahun 1692 namanya diganti menjadi Benteng Tolokko, sesuai dengan nama anak sultan yang berkuasa pada saat itu.

Benteng Oranje



Benteng Oranje di kota Ternate

Namanya sudah mencirikan nama Belanda. Benteng Belanda ini dibangun atas prakarsa dari Laksamana Kornelis Matelief de Jonge pada tahun 1607. Awalnya benteng ini disebut Benteng Melayu karena dibangun di kawasan penduduk Melayu. Dua tahun setelah berdiri, nama Benteng Melayu diubah oleh Gubernur Belanda Paulus

van Carden menjadi Benteng Oranje.

Benteng Oranje pernah menjadi markas besar Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) sampai Gubernur Jenderal Jan Peterzoon Coen memerintahkannya untuk bermarkas di Batavia. Para Gubernur yang pernah bermarkas di benteng ini adalah Pieter Both (1610-1614), Gerard Reynst (1614-1615), dan Laurens Reael (1615-1619).

Benteng Tahula



Benteng Tahula di Tidore

Benteng yang dibangun oleh bangsa Portugis ini terletak di sebelah selatan kota Soasio, Tidore. Tempat yang dipilih pada sebuah bukit batu yang tingginya sekitar 50 meter di atas muka laut. Tidak diketahui dengan pasti kapan benteng ini dibuat. Dari sini Soasio dan sekitarnya dapat diawasi.

Benteng Bernaveldt



Benteng Bernaveldt di Pulau Bacan

Benteng yang dibangun oleh Portugis ini terletak di Pulau Bacan pada sekitar abad ke-18. Angka tahun pemakaian benteng dapat diketahui dari angka tahun 1778 yang tertera pada bagian atas meriam. Bangunan benteng terletak di daerah yang tinggi sehingga dari benteng dapat diamati daerah sekitarnya, termasuk laut.



PULAU ONRUST

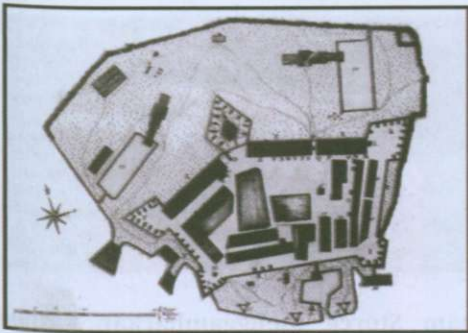
Pulau yang Tidak Pernah Istirahat

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

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

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

sengketa kepemilikan dengan Jayakarta. Pihak Jayakarta merasa pulau-pulau itu termasuk wilayah teritorial Jayakarta karena letaknya dekat dengan kepangeranan Jayakarta. Sebaliknya, Banten merasa lebih berhak karena Kepulauan Seribu termasuk dalam wilayah kekuasaannya.



Peta situasi Pulau Onrust abad ke-17

Di tengah pertikaian itu kemudian Belanda datang ke Jayakarta. Saat itu Belanda gagal memonopoli perdagangan rempah di Banten, kemudian mengalihkan perhatiannya ke Jayakarta.

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



Lukisan yang dibuat oleh Abraham Storck menggambarkan situasi galangan kapal di Pulau Onrust tahun 1699

Pada tahun 1615 VOC membangun sebuah galangan kapal dan sebuah gudang kecil di Pulau Onrust. Selain kedua bangunan tersebut, Jan Pieterzoon Coen menginginkan Onrust sebagai koloni. Untuk itu kemudian ia mendatangkan orang-orang Tionghoa ke Onrust. Orang Tionghoa dikenal sebagai tukang yang rajin dan ulet. Konsekuensinya di Onrust harus dibangun fasilitas tempat tinggal untuk orang-orang ini. Dalam perkembangannya kemudian, sebagai akibat memuncaknya ancaman Banten dan Inggris pada tahun 1618 Onrust berfungsi sebagai pulau pertahanan.



Salah satu bastion di Pulau Bidadari berseberangan dengan Pulau Onrust

Pembangunan fisik di Onrust terus berlangsung. Dari tahun 1656 hingga tahun 1695 di Onrust Belanda telah membangun benteng segilima dengan bastion di sudut-sudutnya, gudang-gudang tempat menyimpan peralatan dan besi-besi, dan dua buah kincir angin di sebelah utara pulau. Dok untuk memperbaiki kapal terdapat di sebelah selatan pulau. Pada tahun 1775 sebanyak 1.200 orang tinggal di pulau sempit ini; sebagian besar mereka adalah

tukang kayu kapal dan tentara, namun banyak juga awak kapal yang kena hukuman kerja paksa. Tambah lagi sekitar 300 budak belian Kumpeni di antaranya puluhan wanita, dan 600 budak

yang 'disewakan' agak pemilik mereka mendapat upah dari hasil kerja mereka.



MELIHAT MUSEUM BAWAH LAUT SEBUAH NEGERI BAHARI

Sejak awal tarikh Masehi, bahkan mungkin jauh sebelumnya, bumi Nusantara dengan kekayaan alamnya telah menarik perhatian bangsa-bangsa lain. Kontak pertama dengan bangsa lain yang datang ke Nusantara adalah dengan bangsa India, Tionghoa, Persia, Arab, dan terakhir dengan bangsa Eropa. Mereka datang untuk mencari komoditi yang banyak digemari yang hanya ditemukan di Nusantara ini, yaitu rempah-rempah. Menurut pakar tumbuh-tumbuhan, cengkeh (salah satu rempah-rempah) hanya tumbuh di Nusantara, khususnya di Kepulauan Maluku.

Mereka datang dengan membawa produk dari negeri asalnya untuk ditukarkan dengan rempah-rempah. Kapal-kapal para saudagar sarat dengan muatan produk negeri asalnya. Kalau pun tidak berdagang dengan penduduk Nusantara, mereka berdagang dengan bangsa lain. Hal ini disebabkan karena posisi

Nusantara dengan perairan Selat Melakanya terletak di jalan lintas niaga.

Kapal-kapal niaga para saudagar Tionghoa sarat dengan barang-barang keramik dan porselen, sedangkan kapal para saudagar Arab dan Persia sarat dengan barang-barang



Sebagian kargo kapal yang tenggelam di perairan Cirebon, Laut Jawa

kaca produk Persia dan parfum. Mulai sekitar abad ke-15 Masehi, kapal-kapal para saudagar Eropa sarat dengan muatan hasil bumi Nusantara. Di kemudian hari, kapal-kapal Eropa ini sarat dengan muatan barang jarahan emas, permata, dan barang-barang seni yang dirampok dari-kerajaan-kerajaan di Nusantara yang berhasil ditaklukkannya. Seperti misalnya kapal Inggris yang tenggelam di Samudera Indonesia perairan Bengkulu sarat dengan barang-barang seni dari kerajaan Jawa. Kapal Portugis "Flor de Lamar" yang mengangkut barang jarahan dari Kesultanan Melaka tenggelam di Selat Melaka perairan Aceh.



Penyelam mengangkat 3 macam barang dari runtuhannya kapal

Dalam pelayarannya di perairan Nusantara tidak jarang mereka menghadapi bahaya kandas menabrak karang atau di gosong-gosong pantai, diterjang badai tropis, dan bertemu dengan armada musuh saingannya. Sebagai kawasan perairan yang ramai, sudah barang tentu banyak kapal yang tenggelam bersama muatannya. Ada yang tenggelam karena badai, dan ada pula yang tenggelam karena sarat muatan yang melebihi batas *tonage*. Kapal Sriwijaya yang tenggelam di perairan Cirebon diduga tenggelam karena kelebihan muatan, Gejala ini tampak muatannya yang berserakan tidak jauh dari runtuhannya kapal. Muatannya terdiri dari 450.000 barang keramik, tembikar, logam, candu, dan barang-barang kecil lain seperti perhiasan dan batu-batu mulia.



Dari bawah searah jarum jam, barang keramik, tembikar, dan logam emas yang berhasil diangkat dari runtuhuan kapal abad ke-10 di Laut Jawa sekitar 75 mil ke arah timurlaut dari Cirebon

Di Nusantara, perairan yang banyak terdapat kapal yang tenggelam terletak di sekitar Selat Melaka, perairan kepulauan Riau, Selat Karimata, Selat Gaspar, perairan Laut Jawa, dan Selat Makassar. Runtuhan kapal yang tenggelam bersama kargonya sangat menarik perhatian para petualang pemburu harta karun. Sesungguhnya harta karun menurut sudut pandang para pemburu, adalah Benda Cagar Budaya yang harus dilindungi. Karena tenggelam di laut pedalaman dalam yuridiksi Republik Indonesia, maka BCB tersebut milik Indonesia.

Benda Cagar Budaya lain yang meskipun tenggelam di perairan Indonesia, tetapi Indonesia tidak berhak mengklaim adalah kapal perang negara asing, baik berupa pesawat terbang maupun kapal laut. Pada tahun 2013 yang lalu, di Laut Jawa perairan Karimunjawa ditemukan sebuah kapal selam Jerman yang dikenal dengan nama U-Boat. Berdasarkan data tertulis tentang

kaca produk Persia dan parfum. Mulai sekitar abad ke-15 Masehi, kapal-kapal para saudagar Eropa sarat dengan muatan hasil bumi Nusantara. Di kemudian hari, kapal-kapal Eropa ini sarat dengan muatan barang jorjoran emas, permata, dan barang-barang seni yang dirampok dari kerajaan-kerajaan di Nusantara yang berhasil ditaklukkannya. Seperti misalnya kapal Inggris yang tenggelam di Samudera Indonesia perairan Bengkulu sarat dengan barang-barang seni dari kerajaan Jawa. Kapal Portugis "Flor de Lamar" yang mengangkut barang jorjoran dari Kesultanan Melaka tenggelam di Selat Melaka perairan Aceh.



Penyelam mengangkat 3 macam barang dari runtuhannya kapal

Dalam pelayarannya di perairan Nusantara tidak jarang mereka menghadapi bahaya kandas menabrak karang atau di gosong-gosong pantai, diterjang badai tropis, dan bertemu dengan armada musuh saingannya. Sebagai kawasan perairan yang ramai, sudah barang tentu banyak kapal yang tenggelam bersama muatannya. Ada yang tenggelam karena badai, dan ada pula yang tenggelam karena sarat muatan yang melebihi batas *tonage*. Kapal Sriwijaya yang tenggelam di perairan Cirebon diduga tenggelam karena kelebihan muatan, Gejala ini tampak muatannya yang berserakan tidak jauh dari runtuhannya kapal. Muatannya terdiri dari 450.000 barang keramik, tembikar, logam, candu, dan barang-barang kecil lain seperti perhiasan dan batu-batu mulia.



Dari bawah searah jarum jam, barang keramik, tembikar, dan logam emas yang berhasil diangkat dari runtuhan kapal abad ke-10 di Laut Jawa sekitar 75 mil ke arah timurlaut dari Cirebon

Di Nusantara, perairan yang banyak terdapat kapal yang tenggelam terletak di sekitar Selat Melaka, perairan kepulauan Riau, Selat Karimata, Selat Gaspar, perairan Laut Jawa, dan Selat Makassar. Runtuhan kapal yang tenggelam bersama kargonya sangat menarik perhatian para petualang pemburu harta karun. Sesungguhnya harta karun menurut sudut pandang para pemburu, adalah Benda Cagar Budaya yang harus dilindungi. Karena tenggelam di laut pedalaman dalam yuridiksi Republik Indonesia, maka BCB tersebut milik Indonesia.

Benda Cagar Budaya lain yang meskipun tenggelam di perairan Indonesia, tetapi Indonesia tidak berhak mengklaim adalah kapal perang negara asing, baik berupa pesawat terbang maupun kapal laut. Pada tahun 2013 yang lalu, di Laut Jawa perairan Karimunjawa ditemukan sebuah kapal selam Jerman yang dikenal dengan nama U-Boat. Berdasarkan data tertulis tentang



Runtuhan U-Boat tipe U-168 bagian penyangga senapan mesin (atas), dan selang udara buat penyelam (bawah)

pengiriman kapal selam ke wilayah Asia Tenggara, kapal selam tersebut berpangkalan di Pulau Pinang (Malaysia) dan tenggelam di perairan Laut Jawa pada bulan Oktober tahun 1944. Barang-barang yang berhasil diketahui dari runtuhannya kapal selam tersebut antara lain berupa peralatan listrik (*battery*), teropong binocular, peralatan makan/minum dengan identitas Nazi di bagian dasar luarnya, sol sepatu boot, dan botol minyak rambut merk "Pomade" buatan Amerika. Barang-barang itu diangkat ke darat untuk dipakai sebagai bukti adanya kapal selam Jerman pemerintahan Nazi. Beberapa kerangka manusia yang ada di dalam reruntuhan kapal tidak diangkat karena kepercayaan dari penyelam bahwa itu merupakan makam. Mengangkat kerangka berarti membongkar makam.



Tengkorak yang ditemukan dari runtuhannya U-Boat. Tulang hidung yang tinggi mengindikasikan orang Eropa (kiri). Piring besar yang merupakan peralatan makan di kapal khusus dipesan Nazi dari pabrik Jäger tahun 1939 (kiri bawah). Perhatikan lambang Nazi, garuda mencengkeram swastika (kanan bawah)



MANUSIA BAHARI SATUKAN NEGERI

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



Sebuah kapal pinisi yang sarat dengan muatan melayari jalur pelayaran antar-pulau, secara tidak langsung turut serta dalam penyatuan Nusantara

Laut adalah ajang untuk mencari kehidupan bagi dua kelompok masyarakat. Dari laut dapat dieksploitasi sumber daya biota dan abiotik, serta banyak kegiatan kebaharian yang menjanjikan dan mempesona. Inilah yang mendorong dua kelompok masyarakat itu menuju laut. Awalnya bertujuan mencari dan mempertahankan hidup.

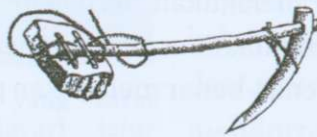
Pada akhirnya kegiatan ini bertujuan untuk membangun kejayaan dan kekayaan. Fenomena ini pada akhirnya membentuk karakter bangsa pelaut, seperti lahirnya *Kadatuan Sriwijaya*, Kerajaan Malayu, Kerajaan Singhasari, Kerajaan Gowa-Makassar, dan beberapa kerajaan lain yang berorientasi pada laut.

Laut dapat dikatakan media pemersatu karena melalui laut orang dari berbagai bangsa melakukan interaksi dengan berbagai macam aktivitas. Melalui laut orang dari berbagai bangsa menjalankan aktivitas perekonomian melalui "jasa" pelayaran antarbenua atau antarpulau. Sejak awal tarikh masehi, laut Nusantara telah diramaikan oleh kapal-kapal dari berbagai penjuru dunia. Dengan sarana transportasi air itu, komoditi perdagangan dibawa dari satu tempat ke tempat lain untuk diperdagangkan. Sarana ini juga sekaligus alat pemersatu bangsa berupa jaringan pelayaran perdagangan antarpulau.

Pada masa berkembangnya pengaruh kebudayaan India telah terbentuk jaringan perdagangan antara India-Nusantara-Tiongkok. Jaringan ini kemudian diperluas lagi hingga ke Persia dan Arab. Pada masa berkembangnya agama Islam jaringan perdagangan antar pulau lebih diperkuat lagi. Namun begitu para saudagar Eropa masuk, jaringan perdagangan dengan Eropa seperti dipaksakan secara sepihak. Bangsa Eropa berusaha menerapkan sistem monopoli perdagangan. Akibatnya banyak pelayaran dan perdagangan pribumi melakukan perdagangan secara sembunyi-sembunyi dengan memanfaatkan jaringan perdagangan yang telah ada. Merekalah yang benar-benar melakukan penyatuan Nusantara.



Aktivitas nelayan di Pantai Baron, Yogyakarta (atas). Penduduk Mentawai sedang mencari ikan di daerah perairan pantai (kiri bawah). Seorang anggota masyarakat dari sukubangsa Mentawai (Sumatra Barat) sedang berlomba dayung dengan anggota masyarakat lainnya (kanan bawah)



ORANG LAUT

Darat tempatnya orang mati

Suku Laut, Orang Laut, atau Suku Bajo adalah kelompok sukubangsa yang berada di pesisir sepanjang Kepulauan Riau dan di sepanjang pantai timur Sumatra. Kelompok masyarakat ini biasa tinggal di perahu atau di rumah kolong yang dibangun di atas air di perairan dangkal. Bagi yang tinggal di perahu, mereka mengelompok dalam beberapa buah perahu yang biasanya ditambatkan di sebuah teluk di muara sungai. Di Indonesia, penyebutan sukubangsa ini biasa dikenal sebagai Orang Laut (*sea people*) atau Suku Sampan (*boat tribe/sampan tribe*) yang juga terdapat pada wilayah pesisir lainnya. Dalam berbagai karya etnografi mengenai kelompok masyarakat yang hidup di laut dan berpidah di kawasan perairan Asia Tenggara, ditemukan beberapa macam sebutan, seperti *sea nomads*, *sea folk*, *sea hunters and gatherers*, dan dalam bahasa Thai disebut *Cho Lai* atau *Chaw Talay*. Oleh orang Melayu Riau Kepulauan mereka lebih dikenal sebagai *Orang Laut*.



Kelompok masyarakat Suku Laut yang hidup dalam perahu di Kepulauan Riau

Keberadaan Suku Laut dipengaruhi oleh kebudayaan Melayu dan pengaruh ajaran Islam yang menyebar lewat lautan dan perdagangan. Pada hakekatnya Suku Laut adalah Melayu juga, namun Melayu yang hidup secara nomaden. Sistem religi yang dianut oleh Suku Laut sendiri misih kepercayaan Ani-

misme. Ada juga yang sudah beragama Islam dan itu pun masih bercampur dengan kepercayaan nenek moyang. Di Pulau Bintan ada anggota masyarakat Suku Laut yang memeluk agama Kristen dan mempunyai gereja di Pulau Bintan.

Mengenai anggota masyarakat Suku Laut yang menganut agama Kristen ada sebuah cerita yang menarik. Pada awal pemerintahan Orde Baru, penduduk Indonesia diwajibkan beragama. Pada waktu itu religi yang dianut oleh sebagian besar anggota masyarakat Suku Laut adalah animisme, dan mereka selain mengkonsumsi ikan mereka juga mengkonsumsi babi hutan. Karena mereka sudah mengkonsumsi babi, di mana dalam ajaran Islam babi itu haram, maka mereka memilih agama Kristen sebagai agama yang mereka anut. Ketika mereka mau mendirikan gereja, mereka bingung karena mereka tidak mempunyai sebidang tanah pun. Mereka datang ke darat dan di darat kebetulan mereka bertemu dengan seorang haji. Oleh haji ini kemudian diantar ke seorang Tionghoa yang dikenal mempunyai tanah yang luas. Orang Tionghoa ini dengan senang hati memberikan sebidang tanah untuk dibangun sebuah gereja bagi Suku Laut. Itulah keharmonisan umat beragama di salah satu daerah di Pulau Bintan.

Kelompok masyarakat Suku Laut memang hidup di perairan dangkal secara mengelompok dan berpindah-pindah tempat. Kalaupun sudah "mapan" di sebuah tempat, mereka membangun rumah tinggal berupa rumah kolong di atas air. Orang-orang Suku Laut memandang bahwa daratan adalah tempat yang tak masuk akal bagi mereka. Daratan adalah tempatnya orang yang sudah mati. Mereka menganggap daratan hanyalah tempat untuk menguburkan jenazah mereka, sehingga daratan bagi mereka adalah kotor.



Suku Laut adalah orang laut dalam arti yang sebenarnya. Mereka hidup mengelompok dalam beberapa perahu yang ditambatkan pada perairan dangkal dan teluk-teluk yang berair tenang. Karena itulah mereka hidup nomad berpindah-pindah tempat, dan disebut juga gipsy-laut. Menurut keyakinannya, darat tempatnya orang yang sudah mati. Hidup adanya di laut

Suku bangsa Lamalera

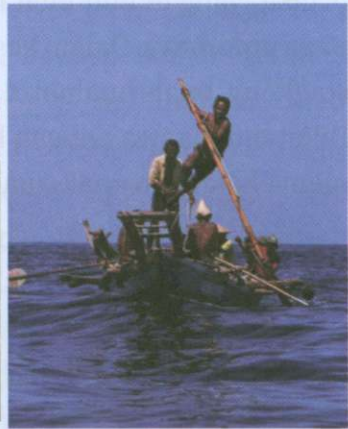
Berada di tepi pantai Laut Flores, masyarakat di Lamalera, Pulau Lembata (dahulu disebut Pulau Lomblen), Provinsi Nusa Tenggara Timur melakukan aktivitas penangkapan ikan paus dan ikan besar lain dengan menggunakan peralatan serba tradisional. Peralatan dimaksud berupa layar, tali (yang dibuat dari benang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

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

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

Malam sebelum keesokan harinya mereka melaut, semua anggota suku yang memiliki perahu berdoa di rumah adat masing-masing. Mereka berbagi pengalaman dan mendengar petuah dari yang dituakan. Intinya masing-masing individu harus dapat menjaga ketenteraman, menjaga tutur kata, tidak boleh bertengkar dengan sesama, tetangga, dalam rumah tangga suami dan istri, anak tidak ada perselisihan dan pertengkaran. Melanggar semua hal tersebut berarti kerja keras di laut tak membawa hasil. Masyarakat Lamalera meyakini bahwa hubungan antara yang di darat dan di laut merupakan hubungan sebab akibat. Keduanya saling mendukung dan saling menentukan. *Atamole* sebagai ahli pembuat *peledang* di darat memiliki peran sendiri yang berbeda dengan *lamafa*,

juru tikam di laut. Salah, keliru, atau bahkan lalai membagi hasil tangkapan juga akan membawa dampak buruk terhadap proses penangkapan ikan. Karena itu masyarakat Lamalera sangat menjaga hubungan itu jangan sampai ternoda atau tercela.



Setiap bulan Juni-Oktober masyarakat Lamalera di Pulau Lembata, Nusatenggara Timur disibukkan dengan perburuan ikan paus. Namun dalam perburuannya mereka memperhatikan keseimbangan lingkungan. Hanya ikan paus dewasa (bukan yang sedang hamil) yang boleh diburu. Dagingnya dibagikan diutamakan untuk anak yatim-piatu dan janda-janda. Selebihnya untuk masyarakat di kampung Lamalera

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

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

Suku bangsa Banjar

Pola perkampungan orang Banjar adalah mengelompok padat di pinggir-pinggir sungai dekat dengan muara sungai. Pola permukiman menghadap sungai dan sebagian lagi menghadap jalan raya, dan biasanya berdiri ditopang oleh kayu agar tidak tergenang oleh air. Pengelompokan rumah pada umumnya di daerah rawa-rawa. Apabila jalan darat sudah ada, maka rumah-rumah tersebut menghadap ke arah jalan. Rumah itu merupakan rumah panggung (rumah kolong) dan sebagian ada yang dibangun di atas air. Rumah jenis ini disebut *rumah lanting*.



Orang Banjar hidupnya tidak jauh dari sungai dan *jukung* sebagai moda transportasinya (atas). Suasana pagi hari di Sungai Martapura (bawah). Para pedagang sayur, buah, dan makanan menjual barang dagangannya dengan menggunakan *jukung*

menggunakan perahu sebagai sarana untuk perdagangan antar daerah dan daerah di pedalaman dengan menggunakan perahu yang mereka buat sendiri. Tempat pembuatannya banyak terdapat di daerah aliran sungai Barito. Karena itu perahu ukuran besar yang dihasilkannya dikenal dengan nama *jukung Barito*.

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

Suku bangsa Banjar ini pada dasarnya mempunyai mata pencaharian sebagai saudagar layaknya bagian dari suku bangsa Melayu yang berada di Kalimantan. Orang Banjar



INDONESIA

Negara Kepulauan Terbesar di Dunia

“Niatan” bangsa bahari ini untuk membangun sebuah negara kepulauan sudah tampak sejak masa Kerajaan Singhasari (abad ke-13 Masehi) di bawah pimpinan Raja Kertanagara. Dalam Prasasti Camundi (1292 Masehi), raja ini menuliskan niatnya hendak menyatukan seluruh *dwipantara* (Nusantara). Tindakan ini dilakukan untuk menahan ekspansi tentara Mongol yang hendak meluaskan wilayah hingga ke Nusantara.



Wajah Nusantara di antara benua Asia dan Australia menurut pembuat peta bangsa Eropa yang datang ke Nusantara

Setelah Kerajaan Singhasari, rupa-rupanya niatan membentuk sebuah negara kepulauan memakan waktu yang masih panjang. Kerajaan-kerajaan maritim yang pernah hadir di Nusantara ini belum mampu untuk mewujudkannya. Kerajaan-kerajaan itu hanya sebatas menguasai, tetapi tidak dapat memeliharanya. Ketika penguasanya jatuh, maka kerajaannya menjadi hancur cerai berai.

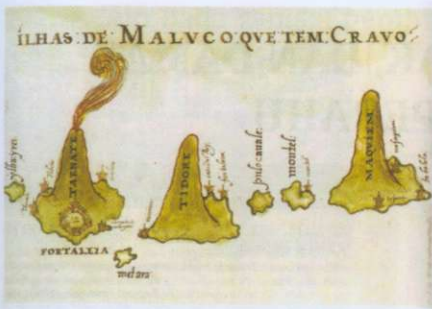
Ratusan tahun sudah berlalu sejak Kertanagara dengan “wawasan” *dwipantara*-nya dicetuskan. Bahkan sampai terbentuknya Republik Indonesia pada 17 Agustus 1945, laut di antara pulau adalah laut bebas yang dapat dilalui seenaknya oleh kapal asing. Kemudian pada tanggal 13 Desember 1957, secara sepihak Perdana Menteri Ir. H. Djoeanda mendeklarasikan bahwa Indonesia adalah Negara Kepulauan dan laut di antara pulau termasuk dalam wilayah Republik Indonesia (bukan laut bebas). Deklarasi ini tentu saja membuat “marah” negara lain.



Wajah Indonesia setelah Deklarasi Djoeanda 1957 dan UNCLOS 1982

Deklarasi Djoeanda 1957 kemudian dikemukakan pada Konferensi Hukum Laut Itahun 1958 di Jenewa, Swiss. Perjuangan untuk menuju pengakuan internasional masih panjang. Dengan diprakarsai Perserikatan Bangsa-bangsa, pada tahun 1982 ditandatangani Hukum Laut Internasional oleh 119 negara peserta. Konvensi ini disebut United Nation Convention on Law of the Sea (Unclos 1982) yang mewadahi dan mengatur Negara Kepulauan (*Archipelagic State*). Konvensi ini berlaku efektif tanggal 16 November 1994 ketika lebih dari 60 negara meratifikasi. Indonesia meratifikasi Unclos 1982 melalui UU No. 17 tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut).

Selanjutnya, atas perjuangan Menteri Luar Negeri Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja dicetuskanlah konsep *Wawasan Nusantara*. *Wawasan Nusantara* mencakup perwujudan Nusantara sebagai suatu kesatuan politik, satu kesatuan ekonomi, satu kesatuan budaya dan satu kesatuan pertahanan dan keamanan. Semua *laut dalam* (laut di antara pulau di Nusantara) yang dengan ketentuan 12 mil merupakan laut bebas, tidak lagi menjadi laut internasional tetapi sebagai laut pedalaman yang termasuk sebagai kawasan laut teritorial dari suatu negara kepulauan.



Wajah Kepulauan Ternate dan Tidore tahun 1615 (kiri atas), Pulau Maitara yang berseberangan dengan Ternate (kanan atas), sebuah karikatur *Kompas* yang menggambarkan kapal asing yang masuk perairan Indonesia setelah UNCLOS 1982 (bawah)



PAPAN, IJUK, PASAK, DAN DAMAR JADILAH PERAHU

Sejak awal tarikh masehi, perairan Nusantara ramai dilayari kapal-kapal dari berbagai bangsa dengan teknologi pembuatannya juga berbeda. Ketika Kadatuan Sriwijaya sedang berjaya di perairan Nusantara, dikeluarkan sebuah peraturan yang menyatakan bahwa saudagar dari manapun yang berdagang di Nusantara dalam pengangkutan barang harus menggunakan kapal Sriwijaya. Bagaimana ciri kapal Sriwijaya atau kapal-kapal yang berlalu-lalang di perairan Nusantara?

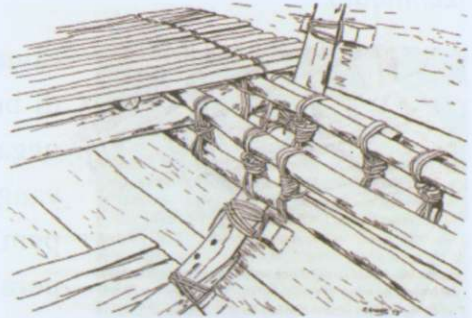
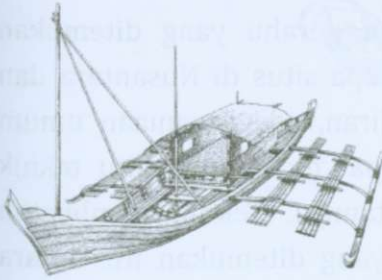
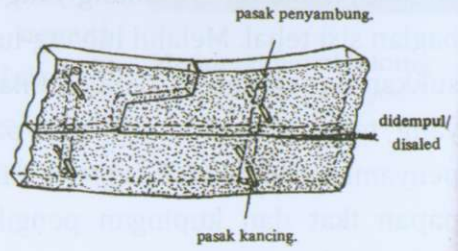
Akhir-akhir ini banyak runtuhan perahu yang ditemukan baik di rawa-rawa maupun dari dasar laut. Beberapa di antaranya mempunyai bentuk papan yang sama, yaitu pada salah satu sisinya



Ketika paku besi sudah ada, maka untuk menyambung papan tidak diperlukan lagi tali ijuk, tetapi pasak kayu atau bambu masih diperlukan. Spasi di antara papan dilekatkan dengan lem kayu

terdapat tonjolan segiempat panjang yang dikenal oleh pakar perahu dengan sebutan *tambuko*. Sebutan ini berasal dari bahasa Tagalog, di Filipina. Dalam dunia kebaharian perahu yang dibuat dengan ciri tersebut dikenal dengan menggunakan *teknologi tradisi Asia Tenggara*. Dalam teknologi ini ciri khasnya adalah teknik penyambungan antara satu papan dengan

papan lain pada rangka perahu. Tekniknya disebut teknik “papan ikat dan kupingan pengikat”.



Teknologi rancangbangun perahu dengan Budaya Asia Tenggara, yaitu teknik “papan ikat dan kupingan pengikat”. Ciriya antara lain terdapat *tambuko* di permukaan papan yang bentuknya empat persegi panjang dengan lubang untuk tali ijuk pada sisi-sisinya (kiri dan kanan atas). Contoh perahu dengan teknik tersebut adalah perahu Balangai dari Filipina (kiri bawah)

Perahu yang dibuat dengan *teknologi tradisi Asia Tenggara* mempunyai ciri-ciri khas, antara lain lambungnya berbentuk V sehingga bagian lunasnya *berlinggi*, haluan dan buritan lazimnya berbentuk

simetris, tidak ada sekat-sekat kedap air di bagian lambungnya, dan dalam seluruh proses pembuatannya sama sekali tidak memakai paku besi, dan kemudi berganda di bagian kiri dan kanan buritan.

Teknik yang paling mengagumkan untuk masa kini, adalah cara mereka menyambung papan. Selain tidak menggunakan pasak kayu/bambu, cara menyambung satu papan dengan papan lainnya adalah dengan mengikatnya dengan tali ijuk (*Arrenga Pinnata*). Sebilah papan, pada bagian tertentu dibuat menonjol yang disebut *tambuko*. Pada *tambuko* diberi lubang yang jumlahnya 4 buah menembus ke bagian sisi tebal. Melalui lubang-lubang ini tali ijuk kemudian dimasukkan dan diikatkan dengan bilah papan yang lain. Di bagian sisi yang tebal, diperkuat dengan pasak-pasak kayu/bambu. Teknik penyambungan papan seperti ini dikenal dengan istilah “teknik papan ikat dan kupingan pengikat” (*sewn-plank and lashed-lug technique*).



Runtuhan perahu dari Situs Punjulharjo, Rembang dari sekitar abad ke-7-10 Masehi

Runtuhan perahu yang ditemukan di beberapa situs di Nusantara dan negara jiran, ada kesamaan umum yang dapat dicermati, yaitu teknik pembuatannya. Teknik pembuatan perahu yang ditemukan itu, antara lain a) teknik ikat, b) teknik pasak kayu/bambu, c) teknik gabungan ikat dan pasak kayu/bambu, dan d) perpaduan teknik pasak kayu atau bambu dan paku besi. Melihat teknologi rancang-bangun perahu tersebut, dapat diketahui

pertanggalannya. Runtuhan perahu yang menggunakan teknologi Asia Tenggara ditemukan di Situs Balanghai (Filipina), Situs Pontian (Malaysia), Situs Samirejo, Situs Tulung Selapan, dasar laut perairan

Cirebon, dan Punjulharjo (Indonesia). Di Indonesia runtuhannya perahu tersebut berasal dari sekitar abad 7-10 Masehi. Runtuhannya perahu dari Situs Pontian berdasarkan pertanggalan karbon C-14 berasal dari sekitar abad ke-6 Masehi.

Teknik lain dalam pembuatan perahu, adalah teknik *dugout* (kerok). Teknik ini biasa ditemukan di wilayah Kalimantan Indonesia, maupun di daerah negara bagian Sabah dan Serawak di Malaysia. Teknik seperti ini masih digunakan di daerah Sungai Barito dengan perahu yang disebut *jukung*.



Membuat bakal jukung dengan teknik *dugout*



ORANG MADURA MEMBANGUN PERAHU

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



Hiasan haluan khas perahu Madura

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

Dalam menutup sela-sela ini diperlukan juga dempul kayu yang dibuat secara tradisional dari campuran minyak jarak dan bubuk kapur kemudian ditumbuk.

Jika minyak jarak sulit ditemukan maka dapat digunakan pula minyak *nyamplong* atau digunakan pula minyak kelapa agar kedap air.

Untuk layar biasanya digunakan bahan blacu tebal, dan untuk menghias perahu digunakan cat minyak dan ini tergantung pada pesanan atau tukangnyanya. Dalam pembuatan perahu Madura tampak bahwa sistem pembuatannya mengikuti tradisi Asia Tenggara di mana dalam penyambungan papan satu dengan papan lainnya tidak memakai paku. Hal ini mengikuti pertimbangan bahwa bila menggunakan paku maka tidak akan tahan lama (besi akan karatan bila kena air), penggunaan pasak kayu tampaknya lebih aman dan lebih tahan lama. Dalam pembuatan perahu diperkirakan akan memakan kayu sebanyak 4 m³.



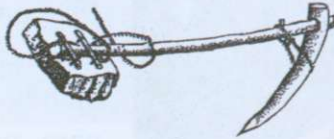
Galangan perahu di Pulau Poteran, Madura, Jawa Timur

Proses Pembuatan

1. Persiapan kayu konstruksi. Diperlukan persiapan papan-papan kayu jati atau kayu besi yang telah dikumpulkan beberapa tahun. Ukuran ketebalan papan sekitar 4-5 cm, biasanya disiapkan untuk dinding perahu. Selain papan-papan kayu dipersiapkan juga balok-balok kayu *nyamplong* dalam berbagai ukuran.
2. Pembuatan papan-papan lengkung. Papan-papan kayu yang tidak digergaji untuk pembuatan perahu perlu dibentuk atau dilengkungkan sesuai dengan kebutuhan. Untuk pembuatan papan lengkung biasanya digunakan tungku khusus. Pada saat papan-papan kayu jati tersebut dipanaskan dengan temperatur tertentu, di ujung kayu harus dibebani dengan pemberat. Hal ini dimaksudkan agar pada suatu proses pemanasan sedikit demi sedikit kayu jati tersebut melengkung. Dalam proses pelengkungan, pada saat-saat tertentu harus disiram dengan air agar papan tidak terbakar. Pemanasan papan kayu memerlukan waktu sekitar setengah sampai tiga perempat jam, tergantung pada kondisi keadaan kayu yang dilengkungkan.
3. Pembuatan lunas perahu, merupakan bagian yang terpenting dari sebuah perahu karena bagian ini adalah bagian yang rawan terhadap kebocoran. Lunas perahu dibuat dengan menggunakan kayu jati berukuran sekitar 1-20 cm dengan ukuran panjang sesuai dengan permintaan. Setelah itu dilakukan pembuatan ujung perahu atau disebut juga dengan *lenggi*. Pemasangan *lenggi* disebut *makabin lenggi*. Bagian ujung (*lenggi*) tersebut disatukan dengan lunas.



Hiasan lenggi pada bagian haluan (kiri) dan hiasan antek pada bagian buritan perahu (kanan)



JUKUNG BARITO

Pada saat Kalimantan masih berhutan lebat, orang Dayak dan orang Melayu-Banjar memanfaatkan kayu di hutan untuk membuat *jukung*. Dengan mengambil tempat di dalam hutan di kawasan Sungai Mangkutup dan Mutoi, ditempat itulah terdapat pohon-pohon *Dipterocarp* (sejenis kayu meranti) setinggi 50-60 meter. Kawasan ini berada sekitar 150-250 km dari laut. Di hutan-hutan inilah para pembuat *jukung* membuat bakalan. Mereka memilih, menebang serta membuat bakal *jukung* dengan menggunakan perkakas yang biasanya digunakan untuk mengorek bagian dalam pohon dan membuat rongga yang selanjutnya dipindahkan ke sungai-sungai yang terdekat melalui "rel" tradisional.



Membuat bakal jukung dengan teknik mengerok batang kayu (*dugout*)

jukung ini sehingga sudah berbentuk *jukung* yang kedua ujungnya lancip. Pekerjaan di sini adalah menipiskan dinding lambung *jukung* sehingga siap untuk dibuka dengan menggunakan api.

Proses selanjutnya adalah *mamaru*, yaitu proses membuka bakal *jukung* dengan menggunakan api. Pada proses ini, bakal *jukung*

Bakal *jukung* ini kemudian dikerjakan lebih lanjut di Sungai Manusop dan Sungai Dusun yang letaknya ke arah hilir dari hutan tempatnya membuat *bakalan*. Disini para pekerja dibagi dalam kelompok kerja yang terdiri dari 4-5 orang. Pekerjaan mereka adalah menyelesaikan pengerokan bagian dalam dan luar bakal

diisi penuh dengan air, sedangkan sepanjang bagian bawahnya dipanaskan dengan api. Setelah selesai, kemudian air dikeringkan dan bakal *jukung* dibalik dengan lambungnya menghadap ke atas. Dengan cara ini seluruh rongga bakal *jukung* dipenuhi oleh asap dan uap panas. Pekerjaan *mamaru* ini berkisar antara 2-3 jam bergantung dari besar kecilnya bakal *jukung* itu.



Membuat bakal *jukung* dengan teknik mengerok di hutan di hulu sungai Manusop (kiri atas), dan tahap membuka/melebarkan badan *jukung* di Alalak (kanan atas-bawah). Teknik membuat *jukung* seperti ini sekarang sudah langka, karena batang kayu yang besar sulit diperoleh

Selesai pekerjaan *mamaru*, kini bakal *jukung* itu dibalik lagi dengan salah satu sisinya ke arah api. Dengan menggunakan takik dan papan kayu pembukaan dilakukan dengan hati-hati sedikit demi sedikit. Kini bakal *jukung* ini sudah terbuka cukup lebar dan sudah terlihat menyerupai perahu. Selesai proses pembukaan dengan menggunakan api, bakal *jukung* ini siap dibawa ke Pulau Alalak di Sungai Barito dekat Banjarmasin untuk tahap penyelesaian. Ditempat ini pekerjaannya meneruskan mengolah *sampung*, *panggar*, *penapih* dan sebagainya sehingga *jukung* tersebut menjadi perahu/*jukung* jenis tertentu.



PINISI

Perahu Besar itu Segera Punah

Di sebuah tempat di Kampung Tanah Bira, Kabupaten Bulukumba, Sulawesi Selatan, beberapa kelompok masyarakat Bugis membangun perahu yang dikenal dengan nama Pinisi. Perahu ini demikian terkenal hingga ke seantero negara. Namun saat ini cepat atau lambat perahu besar ini berubah fungsi. Semula sebagai pengangkut barang dan komoditi perdagangan, sekarang mulai beralih menjadi kapal wisata tradisional. Meskipun demikian cara pembuatannya tetap sama, yaitu melalui proses upacara dan pengerjaan teknis.

Persiapan awal pembuatan perahu adalah penebangan pohon yang sudah dipilih sesuai dengan peruntukannya. Dan yang terpenting adalah mencari pohon untuk pembuatan lunas perahu serta dua buah penyambungannya untuk ke depan dan ke belakang. Penebangan pohon dilakukan pada saat-saat yang tepat, baik hari maupun jam (saat) penebangan. Dan biasanya dilakukan sebelum tengah hari, karena ketika tengah hari menurut keyakinan orang Bugis adalah sangat dipantangkan untuk memotong kayu. Untuk bagian-bagian tertentu dari perahu seperti rangka dan penguat dinding perahu biasanya dipilih kayu yang telah terbentuk secara alami. Pohon-pohon yang melengkung merupakan pilihan utama untuk membuat rangka perahu, karena lengkungannya secara alami akan memudahkan membuat perahu. Kemudian dilakukan pembuatan konstruksi bawahnya.

Pembuatan lunas (*kalebisiang*) merupakan bagian yang terpenting karena bagian ini merupakan bagian yang rawan terhadap

kebocoran. Lunas terbuat dari balok kayu jati yang berukuran sekitar 30–40 cm. Setelah lunas selesai dibuat, kemudian dilakukan persiapan untuk penyambungan. Teknik penyambungan ada dua macam yaitu “teknik laso” (sambungan masuk) dan “teknik jembatan” (teknik tumpuk). Untuk memperkuat sambungan digunakan pasak kayu, tetapi sekarang pasak kayu diganti dengan baut dan mur. Juga disiapkan *pengepak* (merupakan suatu bagian yang mempertemukan dinding perahu bagian kanan dan kiri yang terletak miring pada lunas), *uru sangkara* (papan pertama), *sothing* (dasar perahu bagian depan dan belakang) dan *kanjai*.

Pemasangan papan dasar (*terasal*) termasuk bagian dasar dari perahu. Ketebalannya akan berbeda satu dengan lainnya, dan papan-papan yang berada di bawah harus lebih tebal daripada papan yang ada di atasnya. *Papan terasal* dipasang setelah selesai pemasangan *pengepak*, pemasangan *mula sangkara* (papan pertama) dan *papan kanjai*. Papan-papan *terasal* disambung dengan sistem pen dan setiap pen berjarak 15-20 cm.



Kerangka bagian dalam/lambung pinisi

Pemasangan rangka perahu bertujuan untuk memperkuat dinding perahu yang terdiri dari balok-balok dan papan kayu di bagian bawah dengan berbagai ukuran. Tahap pemasangan rangka ini dimulai dari bawah dan semakin ke atas semakin tipis yang tahapannya adalah:

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



Persiapan peluncuran pinisi yang sudah siap layar dengan menggunakan balok-balok kayu bulat sebagai "roda" (kiri atas), dan kapal pinisi yang sudah siap ditempatkan di atas balok-balok kayu bulat, kemudian ditarik ke air (kanan atas). Pinisi *Ekspedisi Garis Depan Nusantara* (bawah)

Setelah dilakukan pemasangan rangka perahu dan dinding perahu, selanjutnya dikerjakan bagian belakang perahu. Pada bagian ini penting karena di tempat itu terdapat bagian kemudi yang merupakan 'jantung' perahu. Setelah bagian belakang selesai, dilanjutkan dengan pengerjaan bagian yang menghubungkan *lamma* (papan lemah) dengan lunas depan dan belakang. Lalu dilanjutkan dengan pembuatan anjungan, pembuatan bagian tiang agung dan pembuatan sambungan-sambungan papan dan mendempulnya.

Kapal pinisi dan perahu-perahu tradisional seluruhnya dibuat dari kayu. Ketika hutan masih lebat, kayu mudah didapat. Pada saat ini ketika hutan sudah mulai habis, bahan baku kayu menjadi semakin langka. Boleh jadi di masa depan kapal/perahu tradisional segera punah bersamaan dengan punahnya hutan.



NELAYAN

Tangkaplah Ikan!

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

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

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

yang bersangkutan banyak yang berceritera tentang laut beserta dengan isinya.

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

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

Bagan



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

nelayan. Akan tetapi pada dasarnya dapat dibedakan menjadi dua jenis bagan, yaitu bagan statis dan bagan perahu (bergerak). Bagan

statis ditancapkan pada dasar laut yang dangkal, sedangkan bagan perahu ditempatkan pada sepasang perahu (*katamaran*).

Jaring



Jaring atau jala adalah sebuah alat untuk menangkap ikan dalam jumlah yang banyak. Jaring ini pada umumnya terbuat dari nilon yang dianyam sedemikian rupa menggunakan sistem melintang

dengan lubang-lubang persegi yang terbentuk akibat dari anyaman nilon. Lubang-lubang tersebut akan berbeda-beda sesuai dengan penggunaan atau peruntukkan dari jaring tersebut, seperti untuk menjaring ikan-ikan kecil, atau untuk menjaring ikan besar dan untuk menjaring penyu.

Jaring biasanya digunakan oleh sekelompok nelayan dengan menggunakan dua cara. Cara pertama mereka pergi ke laut lepas kemudian menebarkan jaring sambil perahu tetap berjalan. Jaring tersebut diseret sampai mendapatkan ikan yang banyak. Kemudian setelah dirasa banyak, perahu berhenti dan jaring ditarik.



Cara kedua jaring dilepas di laut, kemudian perahu kembali ke pantai sambil membawa kedua ujung jaring. Dari darat kemudian sekelompok nelayan menariknya, dan ikan sudah banyak yang terjaring. Cara ini

kurang efektif jika dibandingkan dengan cara jaring ditarik kapal/perahu.

Pancing



Pancing adalah alat yang paling sederhana dalam usaha menangkap ikan di laut, biasanya satu pancing menggunakan senur sebagai talinya dan mata kail untuk meletakkan umpan bagi mengelabui ikan yang

akan ditangkap. Satu senur pancing biasanya digunakan beberapa mata kail untuk mendapatkan banyak ikan dalam satu pancing saja. Biasanya para pemancing duduk di sepanjang tepian perahu, dan perahu dalam keadaan berjalan. Ikan yang terpancing cukup banyak, karena perahu menuju ke tempat yang ikannya banyak.

Tombak



Tombak merupakan juga alat untuk menangkap ikan yang umumnya bertubuh agak besar dan bahkan jenis binatang laut

lainnya seperti penyu. Terdapat berbagai macam tombak untuk menangkap ikan di laut, dan ini tergantung pada masyarakat yang menggunakannya. Model dan namanya akan berbeda-beda, akan

tetapi cara penggunaannya akan sama saja antara satu masyarakat dengan masyarakat lainnya.

Di perairan Flores, sekitar Pulau Lembata, tombak digunakan oleh nelayan Lembata untuk berburu ikan paus. Perburuan hanya boleh dilakukan pada bulan Juli–Oktober, dan yang boleh diburu hanya ikan paus jantan dewasa dan ikan pari. Ikan yang tidak boleh diburu seperti ikan paus yang bunting dan ikan paus yang masih anak. Pemburu yang juga juru tombak (*lemafa*) sudah mahir mengenali ikan buruannya.

Perangkap

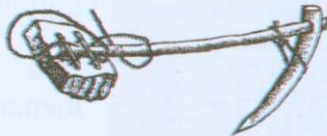


Perangkap (*trap*) dengan menggunakan bahan yang terbuat dari bambu atau juga rotan yang ditanamkan di dasar laut yang membentuk suatu pola, perangkap ini sering digunakan untuk menangkap udang dan atau cumi. Perangkap biasanya digunakan nelayan di perairan dangkal dan rawa-rawa. Di rawa biasanya diperoleh ikan gabus ikan air tawar.

Di perairan dangkal dan rawa-rawa. Di rawa biasanya diperoleh ikan gabus ikan air tawar.



Deretan perahu mayang nelayan Indramayu sedang tidak melaut. Perahu biasanya ditambatkan di muara-muara sungai di daerah pesisir utara Jawa



SEDEKAH LAUT, PETIK LAUT

Petik Laut menurut arti harfiah adalah “petik” berarti ambil pungut atau peroleh. “Petik Laut” berarti memperoleh hasil laut berupa ikan yang mampu menghidupi nelayan. Jadi *petik laut* adalah sebuah upacara adat atau ritual sebagai rasa syukur kepada Tuhan yang telah melimpahkan rizkiNya. Sekaligus memohon berkah dan keselamatan yang dilakukan oleh para nelayan. Umumnya kegiatan upacara adat ini diadakan di daerah pesisir Pulau Jawa, terutama daerah pantai utara.

Indonesia yang multikultur dan terdiri dari berbagai kelompok suku bangsa dan bahasa, tentu saja mempunyai banyak tradisi serta upacara adat yang dilakukan oleh kelompok-kelompok masyarakat. Tradisi *Petik Laut*, *Nyadran*, sedekah laut, atau apapun namanya merupakan suatu upacara yang diselenggarakan oleh kelompok masyarakat nelayan sebagai tanda syukur kepada Tuhan atas usahanya mencari rizki di laut. Sebutan dari aktivitas kegiatan kelompok nelayan ini bermacam-macam, tetapi tujuannya tetap sama.



Iring-iringan perahu nelayan Muncar menuju laut lepas untuk melarung sesaji ke tengah laut

Di lingkungan masyarakat nelayan tradisi ini selain dijadikan sebagai ritual upacara sedekah laut (*Nyadran*) biasanya dijadikan pula sebagai sarana hiburan rakyat. Dalam pelaksanaan upacara, didahului dengan doa-doa yang dipimpin oleh pemuka agama yang umumnya

agama Islam. Kalau di daerah Flores dipimpin oleh seorang pastor Katolik. Di Bali upacara dipimpin oleh seorang *Pedanda* Hindu-Bali. Tergantung dari agama mayoritas yang dianut oleh kelompok masyarakat nelayan di daerah masing-masing. Mereka memanjatkan doa sambil menghadap ke laut lepas sebelum *melarung* objek sedekah yang berupa bahan makanan yang ditaruh pada miniatur perahu. Setelah upacara selesai, objek sesembahan ini dilarung ke laut lepas dengan menggunakan perahu dan diantar oleh para nelayan.

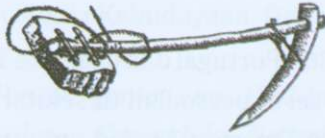


Seorang *lemafa* sedang beraksi melompat dari haluan perahu menombak paus buruannya, setelah sebelumnya yakin bahwa ikan buruannya memenuhi syarat untuk diburu

yang diikuti oleh masyarakat desa. Banyaknya orang yang datang memberi kesempatan pada pedagang untuk berjualan.

Dalam upacara sedekah laut baik yang diselenggarakan di Jawa, Bali, dan Flores tersirat ada usaha pelestarian lingkungan. Sekurangnya ajaran agar manusia tidak serakah dalam memetik hasil laut. Di Flores, pada kelompok masyarakat di Lembata konservasi lingkungan dan pelestarian tercermin pada usaha menangkap ikan paus. Ada ikan paus yang tidak boleh diburu, seperti ikan paus betina yang sedang hamil dan ikan paus yang belum dewasa. Sasaran buruan ini hanya dapat diketahui oleh seorang *lemafa*,

yaitu seorang juru tombak. Selain itu, untuk menjaga kelestarian paus, masa berburu dibatasi hanya pada bulan Juni hingga Oktober.



DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Yahya bin. 1986. "Portugal dan usaha ke Timur, dengan tumpuan kepada Melaka serta persoalan di sekitar Flor de la Mar", dalam *Ships and Sunken Treasure*. Kuala Lumpur: Muzium Negara.
- Alfian, T. Ibrahim. 1975. "Mengenal masyarakat Aceh yang sedang membangun: Sebuah catatan", dalam *Buletin Yaperna* No 7 II: hlm. 58-65.
- Ammarell, G. 1999. "Bugis Navigation", *Monograph* 48. New Haven: Yale Southeast Asia Studies.
- Andaya, L.Y. 1981. *The Heritage of Arung Palakka*. Den Haag: Martinus Nijhoff.
- Ave, J.B. & V.T. King. 1986. *Borneo, the people of the weeping forest: tradition and change in Borneo*. Leiden: Rijksmuseum voor Volkenkunde
- Bambang Budi Utomo. 1992 "Batanghari Riwayatmu Dulu", dalam *Seminar Sejarah Malayu Kuno*. Jambi: Pemerintah Daerah Tk. I Propinsi Jambi & Kanwil Depdikbud Provinsi Jambi.
- , 1997. "Brave enemies killer is in the west Nusantara and Malay Peninsula", dalam *Jurnal Arkeologi Siddhayātra* No. 2/ II/Nopember/1997, hlm. 9-18. Palembang: Balai Arkeologi Palembang.
- , 2013. *Atlas Pelabuhan Pelabuhan Bersejarah di Indonesia* (Penulis Kedua). Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya.
- Bambang Budi Utomo (ed). 2008. *Kapal Karam abad ke-10 di Laut Jawa Utara Cirebon*. Jakarta: Panitia Nasional BMKT.
- , 2012. *Bangkitlah Bangsa Bahari*. (Kumpulan Poster dari Pameran Kebaharian). Jakarta: Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman.
- Bambang Rudito. 1999. *Masyarakat dan Kebudayaan Sukubangsa Mentawai*; Padang: Lab. Antropologi.
- Barnes, R.H. 1996. *Sea Hunters of Indonesia*, Oxford: Clarendon Press.
- Bellwood, P. 1985. *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*. North Ryde, London: Academic Press.

- Blust, R. 1996. "The prehistory of the Austronesian-speaking peoples: a view from language", dalam *Journal of World Prehistory* 9, hlm. 453-510.
- Borahima, R. dkk. 1977. *Jenis-Jenis Perahu Bugis Makassar*. Jakarta: Proyek Pengembangan Media Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Bosch, F.D.K. 1952. "Local genius en Oud-Javaanse kunst", dalam *Mededeelingen der Koninklijke Nederlandsche Akademie van Westenschappen*.
- Budisantoso, S. dkk. (Ed). 1986. *Masyarakat Melayu Riau dan Kebudayaanannya*, Pekanbaru: Pemerintah Propinsi Daerah Tingkat I Riau.
- Cense, A.A. 1952. "Makassaars-Boegineesche Prauwvaart op Noord-Australie", dalam *BKI* 108: hlm. 248-64.
- Chaudhuri, K.N. 1985. *Trade and civilisation in the Indian Ocean: An economic history from the rise of Islam to 1750*. Cambridge: University Press.
- Collins, G.E.C. 1944. "Seafarers of South Celebes", dalam *National Geographic Magazine*, Oct. 1944.
- Cortesaõ, Armando (ed.). 1967. *The Suma Oriental of Tomé Pires and the Book of Francisco Rodrigues*. [translated from the Portuguese MS in the Bibliothèque de la Chambre des Députés, Paris, and edited by Armando Cortesaõ]. Nendeln/Liechtenstein: Kraus Reprint Limited.
- Dahl, O.C. 1991. *Migration from Kalimantan to Madagascar*. Oslo: Norwegian University Press.
- Dyen, I. 1965. "A lexicostatistical classification of the Austronesian languages", dalam *International Journal of American Linguistic*, Memoir 19.
- Encyclopædie van Nederlands Indië* Vol. II, 1917, hlm 508-614, 672. Leiden: E.J. Brill.
- van Erp, Th. 1923-1924. "Voorstellingen van vaartuigen op de reliefs van den Boroboedoer", dalam *Nederlandsch Indië Oud en Nieuw*, 8ste jg. hlm. 227-255.
- Gibson-Hill, C.A. 1950. "The Indonesian Trading Boats reaching Singapore", *JMBRAS*, 23: hlm. 108-138.

- Green, Jeremy. 1983. "The Song Dynasty Shipwreck at Quanzhou, Fujian Province, People's Republik of China", dalam *IJNA*, 12(3), hlm. 253-261.
- Green, Jeremy. 1990. "Maritime archaeology in Southeast and East Asia", dalam *Antiquity* Vol. 64 No. 243. Cambridge: Antiquity Publications Ltd.
- Green, J & R. Harper. 1983. "The excavation of the Pattaya wreck site and survey of three other sites, Thailand 1982", dalam *Australian Institute for Maritime Archaeology*, Special Public, No. 1.
- Groeneveldt, W.P. 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaya. Compiled from Chinese Sources*. Djakarta: Bhartara.
- Hall, D.G.E. 1968. *A History of South East Asia*. London: Macmillan.
- Hamid, Abu dkk. 1986. *Pertumbuhan Permukiman Masyarakat di Lingkungan Perairan Daerah Sulawesi Selatan*, Jakarta: Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Kebudayaan Daerah.
- Harris, Z. 1980. "Bajo, Suku Yang Tinggal Terapung di Perairan Pantai Timur Kendari" *Sinar Harapan*, 18 Februari.
- Hasjmy, A. 1986. "Adat Bak Poteumeureuhom Hukoom Bak Syiah Kuala" Makalah *Seminar Ilmu Pengetahuan Kebudayaan*, Takengon.
- van der Heide, G.J. 1927-1928. "De samenstelling van Hindoe-vaartuigen, uitgewerkt naar beeldwerken van den Boroboedoe", dalam *NION*, 12e jg.
- Hirth, Friedrich dan W.W. Rockhill. 1966. *Chau Ju-kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries, entitled Chu-fan-chi*, Amsterdam: Oriental Press.
- Holton, R.J. 1998. *Globalization and the nation state*. London: MacMillan Press.
- Hornell, J. 1946. *Water Transport: Origins and early evolution*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Horridge, G.A. 1978. "The design of planked boats of the Moluccas", *Maritime Monographs* 38. London: National Maritime Museum.
- _____. 1982 "The lashed lug boat of the Eastern Archipelago", *Maritime Monographs* 54, London: National Maritime Museum.
- _____. 1986. *Sailing Craft of Indonesia*. Singapore: Oxford University Press.

- Horridge, Adrian. 1981. *The Prahu. Tradisional Sailing Boat of Indonesia*. Kuala Lumpur, Oxford, New York: Oxford University Press.
- Hudson, A.B. 1963. "Dead Ceremonies of the Padju Epat, Ma'anyan Dayaks". Special *Monograph* No.1. Sarawak Museum.
- _____ . 1967 *The Barito Osilects of Borneo*. Ithaca, New York: Cornell University Press.
- _____ . 1972, *Padju Epat. The Ma'anyan of Indonesian Borneo*. Inc. New York: Michigan State University, Holt, Rinehart & Winston.
- Ishak. 1980. "Suku Laut Terpaksa Berteduh Selama Musim Barat". *Kompas*, 14 Februari.
- Kartodirdjo, Sartono. 1987. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900* Vol. 1. Jakarta: Gramedia.
- Koentjaraningrat, dkk. 1994. *Irian Jaya, membangun masyarakat majemuk*, Jakarta: PT Djambatan.
- Koestoro, Lukas Partanda. 1993. "Tinggalan Perahu di Sumatera Selatan: Perahu Sriwijaya?", dalam *Sriwijaya dalam perspektif arkeologi dan sejarah* hlm. C1-1-10. Palembang: Pemerintah Daerah Tk. I Provinsi Sumatera Selatan.
- Kusumaatmadja, Mochtar. 1986. *Hukum Laut Internasional*. Bandung: Binacipta.
- Lapian, A.B. 1992. "Sejarah Nusantara Sejarah Bahari" Pidato Pengukuhan yang Diucapkan pada Upacara Penerimaan Jabatan Guru Besar Luar Biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia pada tanggal 4 Maret 1992.
- Leirissa, R.Z. 1976. "Dokumen-dokumen VOC dari abad ke XVIII", dalam *Buletin YAPERNA* No. 17 Tahun III, hlm. 44-53. Jakarta: Yayasan Perpustakaan Nasional.
- van Leur, J.C. 1955. *Indonesian Trade and Society: Essay in Asian Social Economic History*, hlm 342-343. Bandung, van Hoeve: The Hague.
- Liebner, H.H. 1993. "Remarks about the Terminology of Boatbuilding and Seamanship in some Languages of Southern Sulawesi", dalam *Indonesia Circle*, 59/60, London.
- _____ . 1996. *Beberapa Catatan tentang Pembuatan Perahu dan Pelayaran Orang Mandar*, Laporan Penelitian, Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin, Ujung Pandang, LIPI, Jakarta.

- _____. 1997 *Guide to the Village of Panrang Luhuk*, Ujung Pandang: P3MP.
- _____. 1998. "Four Oral Versions of a Story about the Origin of the Bajau People of Southern Selayar", dalam Mukhlis, K. Robinson (ed), *Living Through Histories* Canberra: The Australian National University.
- Liebner, H.H. 2000. "Pinisi dan kearifan tradisional", *KOMPAS* 01.01.2000, *1000 Tahun Nusantara*, Kompas Media Nusantara, Jakarta.
- _____. 2003. "Indigenous concepts of orientation of South Sulawesi sailors", *International Workshop on the Bugis Diaspora and the Dissemination of Muslim Authority*, Makassar.
- Liebner, H.H. dan Ahmad Rahman 1998 "Pola Pengonsepan Pengetahuan Tradisional: Suatu Lontaraq Orang Bugis tentang Pelayaran", makalah dalam Seminar Kelautan Kawasan Timur Indonesia II, Universitas Hasanuddin.
- Lodewyck, Willem 1598. "D'eerste Boek: Historie van Indien vaer inne verhaelt is de avontueren die de Hollandtsche schepen bejehent zijn", dalam *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman*.
- Lopa, Baharuddin 1982 *Hukum Laut, Pelayaran dan Peniagaan*. Bandung: Alumni.
- Mack, J. 1986. *Madagascar: Island of the Ancestors*. London: British Museum Publication.
- Macknight, C.C. & Mukhlis. 1979. "A Bugis Manuscript about Prahus", dalam *Archipel* 18.
- Manguin, Pierre-Yves. 1979. "The Southeast Asian trading ship: An historical approach", dalam *The History of Commercial Exchange & Maritime Transport Seminar* di Perth, Australia.
- _____. 1980. "The Southeast Asian Ship: An historical approach", dalam *Journal Southeast Asian Studies*, XI/2, hlm. 266-276.
- _____. 1983. "Dunia yang ramai: Laut Cina dengan jaringan-jaringannya", dalam *Citra Masyarakat Indonesia*. hlm. 83-96. Jakarta: Sinar Harapan.
- _____. 1984. "Garis Pantai Sumatra di Selat Bangka: sebuah bukti baru tentang keadaan yang permanen pada masa sejarah", dalam *Amerta*, No. 8. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.

- Manguin, Pierre-Yves. 1985. "Sewn-plank craft of Southeast Asia: a preliminary review", *Archeological Series* 10. Greenwich: National Maritime Museum.
- _____. 1995. "Southeast Asian Shipping in the Indian Ocean during the First Millenium A.D.", dalam Ray, Salles (ed) 1995:181-96.
- Manguin, Pierre-Yves & Nurhadi. 1987. "Perahu Karam di situs Bukit Jakas, Propinsi Riau. Sebuah laporan sementara", dalam *10 Tahun Kerja-sama Pusat Penelitian Arkeologi Nasional dan Ecole Française d'Extrême-Orient*, hlm. 43-64. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Meilink-Roelofs, M.A.P. 1962. *Asian trade and European influence in the Indonesian archipelago between 1500 and about 1630*, hlm. 354 catatan 122. Den Haag: Martinus Nijhoff (Academisch Proefschrift, Universiteit van Amsterdam).
- Miksic, John N. 1990. *Borobudur Golden tales of the Buddhas*. Singapore: Periplus Editions.
- Miller, J. Innes. 1969. *The spice trade of the Roman Empire 29 BC to AD 641*. Oxford: Clarendon Press.
- Mills, J.V.G. 1970. *Ma Huan. Ying-yai Sheng-lan* [The Overall Survey of the Ocean's Shores (1433)], Cambridge: Hakluyt Society.
- Nik Hassan Shuhaimi (ed). 1999. *Early History* (The Encyclopedia of Malaysia Vol. IV), hlm. 87. Singapore: Archipelago Press.
- Nooteboom, C. 1940. "Vaartuigen van Mandar", dalam *BKI* 80: hlm. 22-33.
- _____. 1941. *Perihal Perkapalan dan Pelajaran di Indonesia*, Djakarta: De Moderne Boekhandel.
- _____. 1972. *Tentang pelayaran di Samudera Hindia*, a.l. Kata Pengantar. Jakarta: Bhratara.
- Notulen Bataviaasch Genootschap* 1883: hlm. 48. Batavia, Albrecht & Co., 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Nurhayati, R dkk. (ed.). 2003. *La Galigo: Menelusuri jejak warisan sastra dunia*, Makassar: Pusat Studi La Galigo.
- Oppenheimer, Stephen. 1998. *Eden in the East: the droswned continent of Southeast Asia*. London: Weidenfield and Nicholson.
- Padfield, Peter 2002. *Maritime Supremacy and the Opening of the Western Mind*, hlm. 7-8. New York: Overlook Press.

- Parengkuan, F.E.W. dan L.L. Ticoalu. 1984. *Peta Sukubangsa dan Deskripsi Kebudayaan Propinsi Sulawesi Utara*, Manado (Naskah Ketik).
- Parmentier. 1883. *Le discours de la navigation de Jean et Raoul Parmentier de Dieppe*. Paris: Ernest Lereoux.
- Pelly, Usman. 1976. "Ara, dengan perahu Bugis-nya", dalam *Berita Antropologi*, No. 27. Jakarta: Yayasan Perpustakaan Nasional Indonesia.
- Pelras, Ch. 1996. *The Bugis*, London: Blackwell Publications.
- Pelzer, Karl J. 1985. *Toean Keboen dan Petani: Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria*. Jakarta: Penerbit Sinar Harapan.
- Pigeaud, Th. G. Th. 1962-1965. *Java in the 14th. Century: A Study in Cultural History. The Nāgara-kērtāgama by Rakawi Prapañca of Majapahit, 1365 A.D.* vol. 1 (hlm. 108-112) & 2 (hlm. 156-162). The Hague: Martinus Nijhoff.
- Pigafetta, Antonio. 1801. *Premier voyage autour du Monde*, hlm. 160. Paris.
- Poesponegoro, Marwati Djoenet dan Nugroho Notosusanto 1983. *Sejarah Nasional* Vol. 3, hlm. 112-113. Jakarta: P.N. Balai Pustaka.
- Rahim, A. dan Borahima, R. 1975. *Sejarah Kerajaan Tallo*, Ujung Pandang: Lembaga Sejarah dan Antopologi.
- Reid, Anthony. 1992. *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450--1680* (diterjemahkan oleh Mochtar Pabotinggi). Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- _____. 2002. *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara*. Jakarta: LP3ES.
- Rouffaer, G.P. & J.W. Ijzerman (ed.). 1915. *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië...* Vol. 1, hlm. 65. D'eerste boek van Willem Lodeycksz. Den Haag.
- Sahur, H. Ahmad dkk. 1991/92. *Pengetahuan Tradisional Pembuatan Perahu Orang Mandar*, Ujung Pandang: Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin.
- Schrieke, B.J.O. 1968. *Indonesian Sociological Studies I*. The Hague Bandung: W. van Hoeve.
- Scott, W.H. 1981. "Boatbuilding and seamenskip in classic Philippine society", dalam *Anthropological Paper* No. 9. Manila: National Museum.
- Scott, William H. 1981. "Boat-Building and Seamanship in Classic Philippine Society", *SPAFA Digest* 6, 2: hlm. 15-33.

- Setyobudi, W. 1987. "Kehidupan Suku Laut (Ameng Sewang)", seri *Masyarakat Terasing di Indonesia*, 2, Jakarta: Direktorat Bina Masyarakat Terasing Departemen Sosial.
- Tanudirjo, D.A. 2001. "Islands in between, prehistory of Northeastern Indonesian Archipelago" (tesis Ph.D.). Canberra: The Australian National University.
- _____ . . 2005. "Long-continuous or short-occasional occupation ? The human use of Leang Sarru Rockshelter in the Talaud Islands, northeastern Indonesia". *Bulletin of Indo Pacific Prehistory Association* vol. 27.
- Wahdi, W. 1999. "The dispersal of Austronesian boat forms in the Indian Ocean", dalam R, Blench dan M. Spriggs, *Archaeology and Language III, Artefacts, language and texts*, hlm. 144-179. London: Routledge.
- Wahyono, Ary dkk. 1991. *Masyarakat Nelayan Desa Bebalang Kecamatan Manganitu, Kabupooten Sangihe Talaud, Sulawesi Utara*, Jakarta: LIPI.
- Wolters, O.W. 1970. *The Fall of Srivijaya in Malay History*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- _____ . 1974. *Early Indonesian Commerce: A study of the origins of Śrīvijaya*, hlm. 65-66. Ithaca N.Y: Cornell University Press.



Tentang Penulis

Nama : Bambang Budi Utomo
Tempat dan Tanggal lahir : Jakarta, 7 Agustus 1954
Pendidikan : Sarjana Sastra Kajian
Arkeologi,
Fakultas Sastra Universitas
Indonesia
Alamat : Pusat Penelitian Arkeologi
Kantor Nasional,
Kementerian Pendidikan dan
Kebudayaan
Jl. Raya Condet Pejaten No. 4,
Jakarta 12510
e-mail : dapuntahyang@yahoo.com
Telepon : +628161422704
+6281273930007
NIP : 19540807 198302 1 001



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

Sebagai peneliti arkeologi, ia lebih memfokuskan penelitiannya pada kajian Śrīwijaya dan Mālayu dengan pendekatan kajian regional. Konsekuensi dari pendekatan regional adalah melakukan

penelitian di berbagai tempat yang mendapat pengaruh Śrīwijaya di Sumatra, Kalimantan Barat, Semenanjung Tanah Melayu, dan Thailand Selatan. Meskipun demikian, perhatian terhadap tinggalan budaya yang sejaman dengan Śrīwijaya (abad ke-8-9 Masehi) di Jawa juga menjadi bahan kajiannya.

Akhir-akhir ini ia lebih sering menfokuskan kajiannya pada arkeologi dan sejarah bahari. Ada dua alasan untuk kajian itu, yaitu 1) dalam mengkaji Śrīwijaya seharusnya mengkaji juga budaya bahari, 2) memperkenalkan dan menyadarkan masyarakat bahwa Indonesia adalah bangsa bahari yang tinggal di sebuah Negara Kepulauan, Indonesia. Dalam melakukan kajian kebaharian, ia banyak dibantu oleh institusi Direktorat Perlindungan Bawah Air (sekarang Direktorat Cagar Budaya dan Permuseuman), Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.

Karya tulis ilmiahnya banyak diterbitkan di jurnal-jurnal ilmiah nasional maupun internasional. Juga disampaikan dalam berbagai pertemuan ilmiah nasional maupun internasional.

Beberapa buku yang telah ditulis, antara lain:

1. *Pertanggalan dan Arsitektur Bangunan Gedingsuro*. Jakarta: Badan Pengembangan Kebudayaan dan Pariwisata, 2002. ISBN: 979-8041-28-3
2. *Prasasti-prasasti Sumatra*. Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional, 2007. ISBN: 978-979-8041-43-3
3. *Pandanglah Laut Sebagai Pemersatu Nusantara* (Editor & Penulis). Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, 2007. ISBN: 978-979-1274-14-2

4. *Zaman Klasik di Nusantara: Tumpuan Kajian di Sumatera* (tulisan bersama Prof. Dato' Dr. Nik Hassan Shuhaimi). Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 2008. ISBN: 9789836299871
5. *Buddhism in Nusantara*. Edisi Inggris, Juni 2008. Surabaya: Buddhist Education Centre. ISBN: 978-979-18155-1-2
6. *Kapal Karam abad ke-10 di Laut Jawa Utara Cirebon* (Editor & Penulis). Jakarta: Panitia Nasional BMKT, 2008. ISBN: 979191600-4
7. *Inskripsi Berbahasa Melayu Kuno di Asia Tenggara* (tulisan bersama Prof. Dato' Dr. Nik Hassan Shuhaimi). Bangi: ATMA University Kebangsaan Malaysia, 2009. ISBN: 978-983-2457-15-2
8. *Atlas Sejarah Indonesia Masa Klasik (Hindu Buddha)* (Penulis). Jakarta: Direktorat Geografi Sejarah, 2010. ISBN: 978-979-18033-4-2
9. *Kebudayaan Zaman Klasik Indonesia di Batanghari*. Jambi: Dinas Kebudayaan dan Provinsi Jambi, 2011. ISBN No. 978-602-99237-0-4
10. *Atlas Sejarah Indonesia Masa Islam* (Penulis). Jakarta: Direktorat Geografi Sejarah, 2011. ISBN: 798-979-18278-4-3
11. *INDONESIA: My home the Islands, My Yard the Sea* (Penulis). Jakarta: Direktorat Peninggalan Bawah Air, 2012. ISBN: 978-979-17541-3-2
12. *Kota Palembang: Dari Wanua Śrīwijaya menuju Palembang modern* (Penulis utama dari tiga penulis). Jakarta: Pemerintah Kota Palembang, 2012. ISBN: 978-602-18417-0-9
13. *Bangkitlah Bangsa Bahari*. (Kumpulan Poster dari Pameran Kebaharian, Penulis dan Editor). Jakarta: Direktorat Pelestarian

Cagar Budaya dan Permuseuman, 2012. ISBN: 978-979-8250-41-5

14. *Atlas Sejarah Indonesia Masa Kolonial* (Penulis). Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, 2012. ISBN: 978-979-18033-7-9
15. *Atlas Pelabuhan Pelabuhan Bersejarah di Indonesia* (Penulis Kedua). Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya. 2013. ISBN: 978-602-17497-5-3
16. *Kehidupan Purba di Lahan Gambut* (Penulis dan Editor). Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, 2015. ISBN: 978-602-158-040-0

Sebagai peneliti, ia juga sebagai kerani di berbagai media massa nasional. Selain itu juga sebagai narasumber tayangan semi dokumenter ilmu pengetahuan pada stasiun televisi swasta (RCTI, SCTV, Metro-TV, TV-One). Film promosi pariwisata Indonesia untuk Jepang juga dibuatnya bekerja sama dengan *Asian-Japan Centre* (AJC Project). Hal ini dilakukannya karena pada prinsipnya hasil-hasil penelitian arkeologi yang dilakukannya harus dimasyarakatkan, dan pengetahuan itu harus diamalkan pada masyarakat. Karya tulis populernya diterbitkan di *Kompas*, *The Jakarta Post*, *The Point*, *Sriwijaya Pos*, *Suara Pembaruan*, dan *Sumatera Ekspres*. Juga dapat ditemukan di website *budpar*, *indoarchaeology*, *arkeologijawa*, *melayuonline*, *sriwijaya*, *paramadina*, *kompas*, *tempo* dll



Warisan BAHARI INDONESIA

Sejak kedatangan para penutur rumpun bahasa Austronesi dan mendiami pulau-pulau di Nusantara, bangsa ini sudah menjadi Bangsa Bahari. Mereka mendiami pulau-pulau di Nusantara dengan berbeda-beda kebudayaannya, tergantung dari lingkungan alam tempatnya hidup.

Dari beberapa kelompok masyarakat bahari, lama-kelamaan terbentuk kerajaan bahari seperti Sriwijaya, Mataram, Singhasari, Majapahit, dan Goa-Tallo (Makassar). Mereka juga menciptakan aturan-aturan kebaharian yang menunjukkan kedaulatannya di laut. Dari sinilah gagasan penyatuan Nusantara dimulai.

Dalam upaya menjalankan kehidupannya di Nusantara, anak Bangsa Bahari ini menciptakan moda transportasi air dengan teknologi "kerok" serta teknologi "papan-ikat dan kupingan pengikat".

Anak Bangsa Bahari ini membentuk kelompok-kelompok suku bangsa yang seluruh hidupnya di laut. Dikenal ada suku bangsa Bajo, Ameng Sewang, dan Orang Laut. Peralatan menangkap ikannya juga bermacam-macam, tergantung di perairan yang bagaimana ikan ditangkap.

YAYASAN PUSTAKA OBOR INDONESIA

Jl. Plaju No.10 Jakarta 10230

Telp. : (021) 31926978,
(021) 31920114

Faks. : (021) 31924488

e-mail : yayasan_obor@cbn.net.id

website : www.obor.or.id

ISBN 978-602-433-202-0

