

EKSISTENSI KAPAL KAYU: DALAM MENGARUNGI LAUT BEBAS DAN PERUBAHAN ZAMAN¹

Andi Nuralang²
(Balai Arkeologi Banjarmasin)

Abstract

Ships of wood are one of the many water transportations which suffer the cultural-economic impact on the use of vessels. Despite its capability to cross the vast oceans and face the change of time, its existence depends on human's decision to continuously preserve its cultural identity or completely replace wooden ships with modern ones. Nevertheless, such traditional vessels still can be seen even among the modern society. This article discusses the utilizing of wooden ship for sailing the ocean and its existence through time changes.

Kata kunci: kapal kayu, transportasi, sungai, laut, penumpang, barang, perdagangan

A. Pendahuluan

Mobilitas manusia dimulai dan dilakukan sejak dahulu. Jauh sebelum nenek moyang bangsa Indonesia mengenal tulisan, telah terdapat bukti kemampuan mereka membuat dan memanfaatkan moda transportasi yang cukup efisien pada masa itu. Alat transportasi tersebut berupa benda yang ditaruh di pundak manusia, gerobak yang ditarik oleh hewan (sapi, kerbau, dan kuda), perahu, kapal layar, dan rakit yang dihela manusia atau digerakkan arus sungai. Transportasi merupakan inovasi tepat guna bagi zamannya, karena transportasi diciptakan serta digunakan manusia biasanya disesuaikan dengan situasi dan kondisi sosial budaya, ekonomi serta lingkungan pendukungnya.

Tahapan perkembangan perahu (selanjutnya baca kapal kayu) secara ringkas dapat dikemukakan bahwa pada awalnya perahu (kapal) kayu mampu bergerak dipermukaan air karena kekuatan otot manusia melalui penggunaan dayung dan tongkat pendorong. Angin sebagai salah satu kekuatan alam dimanfaatkan sebagai tenaga penggerak sebagaimana terlihat lewat penggunaan layar pada perahu. Perahu (kapal) kayu yang menggunakan layar sebagai tenaga penggerak tidak lagi terbatas pada perahu-perahu kecil pencari ikan saja. Orang berlomba-lomba membuat perahu-perahu layar berkapasitas besar, yang mampu memuat barang dagangan hingga mencapai ratusan ton, serta membawa banyak penumpang.

Sejalan dengan berjalannya waktu, maka penggunaan layar perlahan-lahan beralih ke pemanfaatan mesin uap. Hal ini terlihat pada kemunculan roda lambung di awal abad ke-19 Masehi. Kelak bukan mesin uap lagi yang digunakan sebagai tenaga penggerak, melainkan motor berbahan bakar minyak bumi. Ketika mesin telah menggantikan angin sebagai tenaga penggerak, kebutuhan akan ruang muat perahu makin besar. Untuk itu orang mulai mengganti kayu dalam pembuatan perahu (kapal) kayu dengan logam besi. Bagaimanapun kayu memiliki keterbatasan sebagai material pembuatan perahu-perahu besar, apalagi dengan mesin berukuran raksasa yang getarannya demikian hebat. Perkembangan dalam industri metalurgi juga dirasakan manfaatnya bagi keberadaan moda transportasi air. Pada akhir abad ke-19 Masehi orang mulai menggunakan baja dalam pembuatan perahu. Sejalan dengan kemajuan teknologi, sejak beberapa waktu berselang, banyak sarana transportasi air bertenaga nuklir yang dibangun untuk berbagai keperluan.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka menarik untuk dibahas adalah penggunaan perahu atau kapal dari kayu keberadaannya dalam mengarungi gelombang laut bebas zaman lalu dan keberadaannya sekarang. Untuk mencapai tujuan tersebut, sumber data yang digunakan adalah data arkeologi yang masih bisa diamati, data kepustakaan serta pengamatan langsung di lapangan.

II. Eksistensi Kapal Masa Lalu

Menurut Kamus Bahasa Indonesia, perahu (kapal) kayu adalah kendaraan air biasanya bergeladak dan ada yang tidak bergeladak yang lancip pada kedua ujungnya dan lebar di tengahnya (Tim Penyusun Kamus, 1995). Pada masa lalu, perjalanan dengan perahu mengarungi samudera luas, contohnya kapal pinisi (kapal dari kayu yang mampu bertahan dari gelombang laut bebas berkat kemampuan navigasi alam, kepandaian,

¹ Artikel ini masuk ke redaksi pada tanggal 15 Mei 2009 dan selesai diedit pada tanggal 7 September 2009.

² Penulis adalah peneliti madya pada Balai Arkeologi Banjarmasin. Email: anuralang_balarbjm@yahoo.com

penyerahan diri pada Tuhan maupun tanda-tanda lainnya). Pelayaran yang besar tergantung pada tenaga angin sudah tentu memerlukan pengalaman dan pengetahuan tentang sistem angin di perairan. Kita seringkali membaca bahwa kapal yang satu menempuh suatu jarak tertentu dalam waktu yang lebih lama dari kapal yang lain. Fa Hsien (414) mengeluh bahwa jarak antara Malaka dan Kanton yang biasa ditempuh dalam 50 hari sudah dilampaui. Sebelas abad kemudian perjalanan Tome Pires (1517) untuk trayek yang sama masih memerlukan 45 hari. Sebaliknya Chia Tan (abad ke-8) berlayar dari Kanton ke "selat" dalam waktu 18 ½ hari suatu kemajuan yang besar, tetapi tidaklah seberapa bila dibandingkan dengan Ch'ang Chun (abad ke-7) yang berlayar dalam 20 hari dari Kanton ke bagian selatan Semenanjung, atau kapal yang ditunggangi I-Tsing (671) yang berlayar dari Kanton ke Sriwijaya dalam waktu kurang dari 20 hari.

III. Perkembangan Kapal dan Dampak Perubahannya

Keberadaan kapal ini mengalami perkembangan yang pesat mengikuti zamannya. Kapal berdasarkan tenaga penggerak antara lain kapal bertenaga manusia, kapal layar, kapal uap, kapal diesel atau kapal motor dan untuk kapal jenis pelayarannya yaitu kapal permukaan, kapal selam, dan kapal mengambang. Dan juga berdasarkan fungsinya ada kapal perang, kapal penumpang, kapal barang, kapal tanker, kapal feri, kapal pemecah es, kapal tunda, kapal pandu, tongkang, kapal tender, kapal ro-ro, kapal dingin beku, kapal keruk dan kapal petikemas/kapal kontainer (id PT Pelayaran Nasional Indonesia). Dampak perubahan ini menyebabkan bertahannya perahu atau kapal dari pengaruh alam dimakan waktu, cuaca, atau binatang kecil, dan atau lebih efektif dan bertahan lama dibandingkan dengan perahu dari kayu dan lain-lain.

Secara umum masalah kebudayaan yang sering muncul secara mendasar banyak disebabkan kompleksitasnya perilaku manusia serta kesenjangan tingkat kecerdasan dan pengetahuan masyarakat. Masing-masing kelompok masyarakat ingin mempertahankan identitas kulturalnya. Pada era krisis identitas dan kepribadian seperti sekarang ini, masyarakat banyak dihadapkan pada berbagai tantangan. Pesatnya perkembangan teknologi, informasi dan komunikasi memicu cepat terjadinya perubahan. Perubahan tidak hanya pada kebudayaan fisik, namun sudah menyangkut konsep atau ide. Permasalahan yang muncul bukan apakah identitas budaya harus dipertahankan atau tidak. Namun bagaimana kita mempertahankan identitas budaya dengan hasil yang efektif karena selama ini pembangunan kebudayaan nampaknya belum secara maksimal menghasilkan manusia berpengetahuan dan berperilaku budaya sesuai yang diharapkan. Namun penulis yakin bahwa untuk beberapa dekade ke depan Kalimantan Selatan khususnya tidak akan meninggalkan kapal kayu seutuhnya karena untuk menghubungkan dari satu sungai ke sungai lainnya akan tidak akan mungkin menggunakan kapal besar untuk memasuki sungai kecil di pedalaman. Kapal besi memiliki keunggulan yakni mampu mengangkut barang dengan tonase yang lebih besar sehingga lebih banyak didominasi kapal niaga dan tanker sedangkan untuk kapal penumpang banyak dialihkan menjadi kapal pesiar. Walaupun pada abad ini ditemukan pesawat terbang yang mampu mengangkut barang dan penumpang dalam waktu singkat maka kapalpun mendapat saingan berat. Pesawat atau kapal besi maupun kapal bermesin ada di perairan Sungai Barito misalnya tetapi kapal kayu tetap akan eksis sampai kapanpun (foto 1).



Foto 1. Kapal kayu tetap percaya diri disamping kapal besi

IV. Transformasi Nilai Budaya

Terkait dengan upaya mempertahankan identitas salah satunya dengan penggunaan perahu (kapal) kayu atau pembuatan perahu yang tidak terhenti agar kemampuan nenek moyang bangsa Indonesia bahari tidak

punah sama sekali. Sementara itu harus disadari bahwa perkembangan baru memberikan nilai-nilai positif yang memberi kemajuan secara langsung dapat dirasakan oleh masyarakat, karena harus disadari pula cita rasa masyarakat tidak hanya satu, namun bervariasi termasuk menyangkut cita rasanya terhadap warisan budaya masa lalu. Hal di atas disebabkan beberapa alasan diantaranya:

1). Ekonomi

Kecenderungan kebudayaan sebagai proses yang bersifat simbolis, berkelanjutan, dan progresif, maka perubahan sebenarnya merupakan hal yang wajar. Secara teoritis, perubahan kebudayaan dan disebabkan oleh penambahan, pengurangan penduduk, atau modifikasi dari suatu kebudayaan, atau unsur-unsur kebudayaan (*culture traits* atau *culture complex*). Perubahan kebudayaan dapat juga datang dari berbagai macam sumber, namun seringkali terjadi melalui kontak kebudayaan dengan kebudayaan-kebudayaan lain, penemuan baru (*inventions*), atau penyesuaian internal dari suatu kebudayaan (Theodorson & Theodorson, 1967:97 dalam Sulistyanto, 2001:216-217). Sebelum masyarakat mengenal kapal bermesin, mereka mengenal kapal kayu untuk dipergunakan di lingkungan sekitarnya yang merupakan perairan misalnya berupa sungai. Namun sejak kemunculan alat angkut yang bermesin tersebut konsep lama pembuatan maupun penggunaan perahu berubah mengalami pergeseran walaupun tidak secara total. Jika berpegang pada konsep kebudayaan yang menyatakan bahwa kebudayaan adalah segala tindakan yang diperoleh dengan cara belajar maka dapat dijelaskan penyebab utama dari perubahan tersebut adalah akibat pengaruh dari luar. Meminjam istilah Roger dan Shoemaker (1971:8-10) dalam Sulistyanto (2001) bahwa perubahan semacam itu disebut sebagai perubahan kontak, yaitu perubahan yang berasal dari luar sistem sosial masyarakat. Adapun lawannya adalah perubahan imanen, yaitu jika sumber ide baru berasal dari sistem sosial itu sendiri. Pada tahap ini yang menjadi permasalahan adalah mengapa masyarakat Kalimantan Selatan khususnya bersedia menerima perubahan tersebut.

Alasan ekonomi yang membuat kebudayaan kapal kayu berubah menjadi kapal bermesin. Contohnya jika semua masyarakat luar Kalimantan datang di Kalimantan membawa perahu bermesin untuk mengeksploitasi alam (batubara, bijih besi, dan lain-lainnya) maka tidak akan mungkin mereka mengangkutnya dengan kapal kayu selain lambat, kapasitas angkutnya juga sedikit (foto 2, 3)



Foto 2. Kapal kontainer Di Sungai Barito, Banjarmasin



Foto 3. Kapal tanker Di Sungai Barito, Banjarmasin

Jadi secara finansial mendatangkan keuntungan menggunakan kapal bermesin dibandingkan kapal kayu. Keuntungan bersifat ekonomis ini, menurut Rogers dan Shoemaker (1971:148) memiliki pengaruh yang sangat kuat dalam proses pengadopsian suatu inovasi. Selain itu gagasan tersebut tidak bertentangan dengan nilai-nilai kultur masyarakat. Artinya tidak ada larangan untuk tetap menggunakan kapal kayu untuk aktivitas di sungai dan perairan lainnya. Secara teoritis terdapat dua kategori perubahan di dalam masyarakat yaitu perubahan yang disengaja (*intended change*) dan perubahan yang tidak disengaja (*unintended change*). Perubahan yang disengaja atau dikehendaki merupakan perubahan yang telah diperkirakan atau yang telah direncanakan terlebih dahulu oleh pihak-pihak yang hendak mengadakan perubahan di dalam masyarakat. Sebaliknya, perubahan yang tidak disengaja atau tidak dikehendaki, merupakan perubahan yang tidak direncanakan sebelumnya dan berlangsung di luar jangkauan masyarakat (Sumarjan 1991:304-305 dalam Sulistyanto, 2001). dalam kaitannya dengan perubahan tidak terencana, Selo Sumarjan menyatakan proses perubahan tersebut pada umumnya akan berkembang di luar pengawasan suatu bagian masyarakat dan akan menimbulkan akibat sosial yang sama sekali tidak disangka oleh masyarakat itu sendiri (Sumarjan 1991: 305 dalam Sulistyanto, 2001: 219). Oleh karena tidak disengaja, maka seringkali perubahan-perubahan tersebut tidak diketahui arahnya dan membingungkan masyarakat. Perubahan pada hakekatnya memang jangan diartikan selalu menuju orientasi kemajuan (*progress*), namun dapat pula berarti kemunduran dari bidang-bidang lain (Soekamto, 1983 dalam Sulistyanto, 2001: 219). Kecenderungan perubahan sebagai proses adanya interaksi, maka ia tidak akan berdiri sendiri dan biasanya akan diikuti oleh perubahan-perubahan lain yang menyertainya. (Robert, 1993:21 dalam Sulistyanto, 2001: 220). Dengan demikian terjadi dalam kehidupan masyarakat konsekuensi dari perubahan tersebut.

Menurut Abbas Salim (1993:5), sebelum tahun 1800-an alat angkut yang dipergunakan adalah tenaga manusia, hewan, dan sumber tenaga dari alam. Barang-barang yang dapat diangkut pada masa itu relatif dengan jumlah kecil dan dengan waktu tempuh memakan waktu lama. Oleh karena itu, transportasi mempunyai peranan penting dan sangat dibutuhkan bagi kehidupan. Transportasi adalah sarana untuk memindahkan sesuatu, baik manusia atau benda dari satu tempat ke tempat lain, dengan ataupun tanpa mempergunakan alat bantu. Alat bantu tersebut dapat berupa tenaga manusia, binatang ataupun benda-benda baik dengan mempergunakan mesin ataupun tidak bermesin (Tim, 1997/1998:7), begitu juga dengan penggunaan perahu, misalnya saja untuk perahu pengangkut barang dagangan dengan angkutan barang yang mudah rusak maka perahu kayu yang dikayuh dengan menggunakan tenaga manusia akan lambat sampai ke tujuan, dan barang dagangannya akan rusak sebelum sampai ke pembeli.

Juga hal ini terjadi di wilayah Kalimantan, jika masyarakatnya melakukan perjalanan ke pedalaman maka mereka menggunakan perahu yang dikayuh dengan tenaga manusia atau rakit melewati sungai. Selain mempergunakan jalur sungai mereka sudah mengenal jaringan transportasi darat dengan menggunakan jalan setapak. Jalan setapak meniti lereng gunung ataupun pinggir sungai lebih memungkinkan perjalanan melalui sungai sebagai jalan yang paling mudah. Karena banyaknya sungai di Kalimantan maka nama-nama daerahnya menggunakan nama-nama sungai atau pantai, misalnya sungai sipai, sungai lulut, sungai andai, sungai besar, sungai sumba dan lain-lainnya atau pantai hambawang dan lain-lain

2). Konsekuensi Atas Perubahan

Setiap masyarakat memiliki sistem nilai yang mengatur tata kehidupan manusia di dalam hidup bermasyarakat. Sistem nilai budaya tersebut merupakan suatu rangkaian dari konsep-konsep abstrak yang hidup didalam alam pikiran sebagian besar dari warga suatu masyarakat, mengenai sesuatu yang dianggap penting dan berharga, mengenai sesuatu yang tidak penting dan tidak berharga dalam kehidupan. Sistem nilai budaya tersebut berfungsi sebagai pedoman sekaligus pendorong sikap dan perilaku manusia dalam hidup sehingga berfungsi pula sebagai suatu sistem tata kelakuan, bahkan sebagai salah satu sistem tata kelakuan yang paling tinggi tingkatannya diantara yang lain seperti sopan santun atau adat istiadat (Koentjaraningrat 1992: 14). Contoh anak-anak di Sungai Martapura pada masa lalu sudah mengenal jukung setelah besar mereka sudah mengenal dan menggunakan *kelotok* (perahu bermesin) (foto 04)



Foto 4 Jukung dikayuh di samping perahu bermesin Di Sungai Barito Banjarmasin

Dengan demikian, sosialisasi primer yang dialami seseorang sejak kecil menjadi bagian yang sangat penting dari kehidupan manusia ketika mulai mengenal lingkungan dengan berbagai ragam permasalahannya. Hal ini menjelaskan bahwa pemahaman pertama yang diterima seseorang ketika masih kecil (anak-anak), akan berpengaruh dalam proses perilaku kehidupan berikutnya.

Mengkaji perubahan budaya sudah tentu tidak dapat dilepaskan dari kajian lain yang berhubungan dengan perubahan itu sendiri. Sistem perubahan budaya dapat diibaratkan seperti permainan kelereng, gerakan salah satu unsurnya akan merubah posisi unsur-unsur yang lainnya. Semakin maju atau semakin penting suatu perubahan, akan semakin banyak menghasilkan konsekuensi, baik konsekuensi fungsional maupun disfungsional.

Konsekuensi fungsional adanya industri perahu di Alalak Banjarmasin merupakan pendapatan yang menggiurkan pada masa lalu, tetapi setelah kapal besi atau kapal fiber memasuki wilayah Banjarmasin, dan bahan baku berkurang, perubahan gaya hidup, tersedianya fasilitas umum, terbukanya lapangan pekerjaan baru, alih mata pencaharian, membawa akibat ganda (*multi effect*) disisi lain industri perahu (kapal) di Alalak terancam, pada sisi lain kehadiran kapal bermesin, masyarakat dapat membawa dagangannya dari satu tempat ke tempat lain (foto 05) misalnya saja dari Kalimantan ke Pulau Jawa dengan menggunakan kapal egon. Sedangkan Konsekuensi disfungsional bagi pemerintah untuk menjadi polisi bagi keseimbangan dan kelancaran arus perubahan di Sungai Barito khususnya, baik kapal tongkang batubara, tongkang *saumil*, kapal kayu dan kapal-kapal lainnya.



Foto 5 Kapal Egon, salah satu alat angkutan laut dari Banjarmasin ke Pulau Jawa.

3). Kemajuan zaman

Adanya komunikasi dan lalu lintas antara kepulauan Indonesia ini sudah barang tentu dimungkinkan oleh penduduknya yang telah mengembangkan suatu jaringan hubungan maritim yang lebih baik, didukung oleh kemajuan teknologi kapal dan keahlian navigasi serta suatu "*enterprising spirit*" yang besar. Kegiatan dilaut yang

dominan dalam kehidupan bangsa kita di masa lampau tercermin dalam sebutan “zaman bahari” (Poesponegoro, 1993:101)

Kesinambungan nilai maupun sejarah antara perahu (kapal) kayu zaman sekarang dengan kapal masa lalu. Walau bentuk dan kelengkapan transportasi berkembang disesuaikan dengan tuntutan masyarakat. Namun perkembangan transportasi air sekarang ini sangat cepat dan pesat tetapi sisa-sisa bentuk transportasi yang sangat sederhana atau tradisional kadang-kadang masih muncul di tengah-tengah masyarakat yang sangat modern sekalipun, seperti penggunaan rakit di Sungai Barito, jukung kano di Sungai Martapura dan lain-lain.

V. Penutup

Masyarakat menyelenggarakan transportasi untuk memenuhi kebutuhan hidup dan sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor pengalaman hidup, tempat, waktu, kondisi alam, dan pertimbangan lainnya. Oleh karena itu makin bertambah baik alat transportasi yang digunakan maka makin bertambah tinggi tingkat mobilitas manusia itu, baik secara individual maupun secara sosial. Hal ini berarti transportasi dapat mendinamisasikan kehidupan karena manusia membutuhkan transportasi yang lebih efisien, efektif, dan ekonomis. Penyebab kapal kayu sudah terkikis keberadaannya antara lain pengguna kapal tersebut banyak berpindah mata pencaharian dan juga disebabkan bahan baku kayu berkurang dan bahkan di beberapa tempat telah habis, juga disebabkan masyarakat desa berpindah ke kota disebabkan pekerjaan lebih menjanjikan di kota dan telah dibangunnya infrastruktur jembatan penyeberangan menuju pedesaan menyebabkan akses keluar lebih lancar dan cepat. Rekomendasi yang perlu diperhatikan untuk pemerintah, masyarakat pada umumnya, diperlukan regenerasi pembuat perahu.

Daftar Pustaka

<http://www.pelni.com/>

Kartodirdjo, Sartono

1987 **Pengantar Sejarah Indonesia Baru; 1500 – 1900**. Jakarta: Gramedia

Koestoro, Lucas Partanda

2000 *Bangkai Perahu Sebagai Obyek Arkeologis: Catatan Tentang Jukung Sudur Koleksi Museum Negeri Propinsi Kalimantan Selatan “Lambung Mangkurat”* dalam **Naditira Widya No. 04**. Banjarbaru: Balai Arkeologi Banjarmasin.

Koestoro, Lucas Partanda

2002 *Bangkai-Bangkai Perahu di Nusantara: Cerminan Teknologi dan Interaksi Regional* dalam **Proceedings EHPA** Mencermati Nilai Budaya Masa Lalu Dalam Menatap Masa Depan. Jakarta: Badan Pengembangan Kebudayaan dan Pariwisata.

Latifundia, Effie

2005 *Menelusuri Perkembangan Transportasi Darat di Bandung Dari Abad Ke-18 Sampai Dengan Pertengahan Abad Ke-20*. dalam **buku Hastaleleka**. Bandung: Balai Arkeologi Bandung.

Poesponegoro, Marwati Djoned dan Notosusanto, Nugroho

1993 **Sejarah Nasional Indonesia III**. Jakarta: Balai Pustaka

Salim, Abas

1983 **Managemen Transportasi**. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Sukendar, Haris

2002 **Perahu Tradisional Nusantara (Tinjauan Melalui Bentuk Dan Fungsi)** Jakarta: Badan Pengembangan Kebudayaan dan Pariwisata Deputi Bidang Pelestarian dan Pengembangan Budaya Pusat Penelitian Arkeologi.

Sulistyanto, Bambang

2001 *Perubahan Nilai Magis Fosil Kawasan Situs Sangiran dalam Proceedings EHPA Bedugul, 14 – 17 Juli 2001. Mencermati Nilai Budaya Masa Lalu Dalam Menatap Masa Depan. Jakarta: Proyek Peningkatan Penelitian Arkeologi Jakarta.*

Tim Penyusun Kamus

1995 **Kamus Besar Bahasa Indonesia.** Jakarta: Balai Pustaka