

Aktivitas kemaritiman di Nusāntara sudah berlangsung lama, jauh sebelum tarikh Masehi. Bermula dari diaspora para pendukung rumpun bahasa Austronesia dari Formosa (Taiwan) menyebar ke arah selatan di Filipina hingga ke Nusāntara, dan mengokupasi pulau-pulau Kalimantan, Sulawesi, Sumatera, Jawa, Bali, dan sebagian Kepulauan Sunda Kecil. Diaspora ke arah timur hingga Kepulauan Paskah, ke arah selatan hingga Selandia Baru, dan ke arah barat hingga ke Pulau Madagaskar.

Kesamaan budaya yang dimiliki oleh para pendukung rumpun bahasa Austronesia adalah teknik bercocok-tanam berpindah, teknik membangun perahu, dan teknik pembuatan tembikar.

Masuknya pengaruh kebudayaan India, disertai hasrat antagonis untuk saling menguasai mendorong lahirnya institusi kerajaan yang mendapat pengaruh kebudayaan India. Kemudian dilanjutkan hingga masuknya agama Islam dan kolonialisme muncul kerajaan-kerajaan Islam. Pada masa ini aktivitas kemaritiman terus berlangsung hingga terjalin jaringan pelayaran yang lebih mapan dibandingkan sebelumnya. Akibat aktivitas kemaritiman dan pergaulannya dengan bangsa-bangsa lain, bangsa bahari yang mengokupasi Nusāntara ini menjadi bangsa yang multikultur.

Aktivitas kemaritiman juga berlangsung dengan anak bangsa bahari di daerah pedalaman. Penghuni pedalaman memerlukan jasa orang kawasan pesisir untuk mendistribusikan produknya. Demikian juga orang pesisir memerlukan makanan yang dihasilkan dari pedalaman. Karena dua hasrat antagonis ini, maka jalur sungai memegang peranan penting untuk menyatukannya.

**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](mailto:yayasan_obor@cbn.net.id)  
 website : [www.obor.or.id](http://www.obor.or.id)

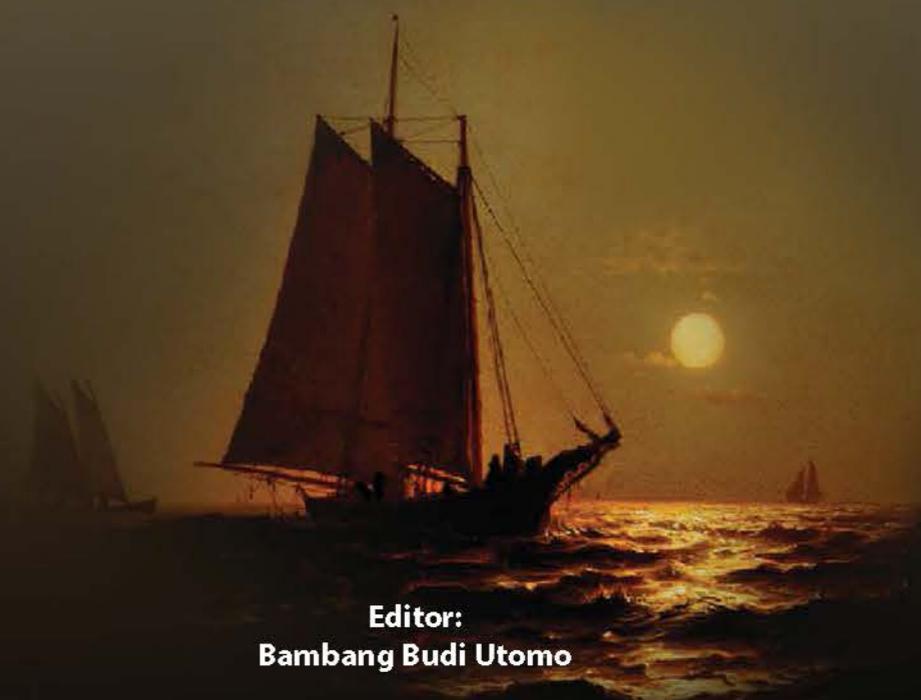


**KEMARITIMAN NUSANTARA**



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

# KEMARITIMAN *Nusantara*



**Editor:**  
 Bambang Budi Utomo

**Penulis:**  
 Taufiqurrahman Setiawan, Bambang Sugiyanto, Marlin Tolla,  
 Sofwan Noerwidi, Baskoro Daru Tjahjono, Agustijanto Indradjaja, Hery Priswanto,  
 Hari Wibowo, Aryandini Novita, Luh Suwita Utami, Ni Putu Eka Juliawati,  
 Naniek Harkantining Sih, Libra Hari Inagurasi, Wuri Handoko,  
 Marlon Ririmasse, Lucas Wattimena, Hartatik



# **KEMARITIMAN NUSANTARA**



# KEMARITIMAN NUSANTARA

**Editor:**

**Bambang Budi Utomo**

**Penulis:**

**Taufiqurrahman Setiawan; Bambang Sugiyanto;  
Marlin Tolla; Sofwan Noerwidi; Baskoro Daru Tjahjono;  
Agustijanto Indradjaja; Hery Priswanto; Hari Wibowo;  
Aryandini Novita; Luh Suwita Utami; Ni Putu Eka Juliawati;  
Naniek Harkantiningih; Libra Hari Inagurasi;  
Wuri Handoko; Marlon Ririmasse; Lucas Wattimena;  
Hartatik**



berkerja sama dengan



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

Jakarta, 2017

Kemaritiman Nusantara/Bambang Budi Utomo (ed.); ed.1.; cet. 1—Jakarta:Yayasan  
Pustaka Obor Indonesia, 2017.

viii + 282 hlm; 18 x 25,5 cm  
ISBN: 978-602-433-547-2

Judul:  
Kemaritiman Nusantara  
Bambang Budi Utomo (ed.)

Copyright ©2017

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang  
All Rights Reserved

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

Cetakan pertama:November 2017  
YOI:1437.35.110.2017  
Desain sampul: Rahmatika

Yayasan Pustaka Obor Indonesia  
Jl. Plaju No. 10 Jakarta 10230  
Tlp. 021-31926978; 31920114  
Faks:021-31924488  
e-mail:yayasan\_obor@cbn.net.id  
<http://www.obor.or.id>

## KATA PENGANTAR

Budaya bahari sebenarnya merupakan akar budaya bangsa Indonesia yang mendiami gugusan pulau-pulau di sepanjang katulistiwa. Jauh sebelum kedatangan bangsa-bangsa Eropa, bangsa kita telah menguasai ilmu kelautan, teknik pembuatan perahu dan mereka telah turun-temurun beradaptasi dan memiliki teknik khusus untuk berlayar di perairan dengan kondisi ombak yang tinggi dan pantai yang terjal. Laut merupakan sumber kehidupan bagi bangsa bahari, seperti diperlihatkan oleh Kerajaan Śrīwijaya dan Majapahit yang mampu mengelola laut sehingga menjadi kerajaan yang besar dan disegani di kawasan Asia Tenggara pada itu. Pada periode kerajaan-kerajaan Islam di Nusantara, jaringan perdagangan antarpulau di Indonesia terkoneksi dengan jaringan perdagangan internasional yang mengambil sentral Selat Malaka dan Laut Jawa. Bahkan Indonesia kemudian menjadi tujuan utama perdagangan internasional karena komoditas rempah yang sangat dicari oleh warga dunia. Pesona Nusantara mampu menjadi daya tarik tersendiri bagi saudagar dari penjuru dunia sampai pada akhirnya kolonialisme mencengkeram Nusantara dan selanjutnya berhasil mengubah cara pandang bangsa ini yang meninggalkan laut karena laut telah dikuasai oleh kaum kolonial.

Buku *Kemaritiman Nusantara* ini berisi tulisan tentang aktivitas masyarakat Nusantara yang mencerminkan adanya hubungan yang erat antar kelompok masyarakat di Nusantara dengan lingkungan bahari. Berbagai temuan arkeologis yang terkumpul di dalam buku ini memperlihatkan bagaimana peradaban yang tumbuh di Nusantara tidak bisa dilepaskan dari kehidupan bahari yang melingkupinya. Seperti halnya relief kapal yang ditemukan di Candi Borobudur yang mencerminkan kemampuan masyarakat Jawa kuno dalam mengarungi samudera luas. Kapal tersebut merupakan angkutan besar yang membawa pengaruh Indonesia jauh mengarungi Samudera Hindia selama berabad-abad.

Berkaca dari kejayaan nenek moyang kita di laut yang tercermin dariinggalan arkeologis ini diharapkan generasi masa kini menyadari akan pentingnya laut bagi kehidupan bermasyarakat dan bernegara bangsa Indonesia. Kesadaran bahwa bangsa ini pernah berjaya di laut diharapkan dapat menggugah minat kita semua untuk mulai mencintai laut kembali. Laut adalah masa depan bangsa yang harus dijaga kedaulatannya dan dikelola secara bijak agar dapat lestari dan diwariskan dari generasi ke generasi.

Semoga.

# DAFTAR ISI

Kata Pengantar	v
Prolog	
<i>Bambang Budi Utomo</i>	1
Sungai-sungai Sumatera Bagian Utara dan Situs Prasejarahnya, <i>Taufiqurrahman Setiawan</i>	23
Sungai dan Kebudayaan Awal di Pedalaman Kalimantan Timur, <i>Bambang Sugiyanto</i>	35
Sumber daya Ekonomi Maritim di Pesisir Selatan Papua pada Masa Pertengahan-Akhir Holosen: Tinjauan Lingkungan, <i>Marlin Tolla</i>	49
Menjelajah Samudera Hindia: Mungkinkah Masyarakat Austronesia di Pesisir Selatan Jawa Berlayar ke Afrika? <i>Sofwan Noerwidi</i>	63
Matarām Kuno: Agraris atau Maritim <i>Baskoro Daru Tjahjono</i>	81
Situs Bale Kambang, Batang, di dalam Jaringan Perdagangan Maritim pada Masa Hindu-Buddha, <i>Agustijanto Indradjaja</i>	99
Aktivitas Kemaritiman di Pulau Bawean pada Masa Lalu: Kajian Arkeologi, <i>Hery Priswanto dan Hari Wibowo</i>	111

Bangka-Belitung dalam Lintas Perdagangan Laut, <i>Aryandini Novita</i>	133
Mencari Jejak Pelabuhan Kuno di Pantai Utara Bali, <i>Luh Suwita Utami dan Ni Putu Eka Juliawati</i>	145
Muatan Kapal Karam: Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Rempah, <i>Naniek Harkantiningasih</i>	159
Arkeologi Pantai Samudera dan Lamreh: Perkembangan Pelabuhan di Pesisir Timur Sumatera Bagian Utara Abad XIII-XVI, <i>Libra Hari Inagurasi</i>	177
Dunia Kemaritiman di Pulau Maluku , Peran Laut dan Sungai dalam Jaringan Pelayaran, Perdagangan, dan Islamisasi pada Abad XV-XVII, <i>Wuri Handoko</i>	197
Laut dan Identitas Masyarakat di Kepulauan Maluku Tenggara, <i>Marlon Ririmasse</i>	215
Perahu: Adaptasi Budaya Maritim di Kepulauan Maluku, <i>Lucas Wattimena</i>	231
Perahu Naga dalam Ritual Tradisional Orang Banjar: Simbol Kemaritiman Leluhur, <i>Hartatik</i>	239
Epilog <i>Bambang Budi Utomo</i>	255
Glosarium	272
Indeks	275
Tentang Penulis	280

# PROLOG

## AKTIVITAS KEMARITIMAN MENYATUKAN NUSANTARA

*Bambang Budi Utomo\**

Republik Indonesia merupakan negara kepulauan dengan beragam suku bangsa, bahasa, dan budayanya. 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. Kemudian dalam proses perkembangannya tingkat integrasi dapat berbeda-beda baik secara geografis maupun secara politis, ekonomis, sosial dan kultural.

Sebagai sebuah Negara Kepulauan yang luas daratannya 1.910.931,32 km<sup>2</sup> dan luas lautnya 3.544.743,9 km<sup>2</sup>, sejarah Indonesia adalah Sejarah Nusantara dan Sejarah Bahari, maka jika berbicara tentang Sejarah Nusantara mau tidak mau aspek kelautan selayaknya diperhatikan (Lapian 1992:3-5). Apabila berbicara tentang Sejarah Nusantara, maka dengan sendirinya aspek maritim akan selalu menonjol. Tanpa aspek ini maka sejarahnya hanya berkisar pada 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*).

Arkeologi maritim adalah studi tentang interaksi manusia dengan laut, danau, dan sungai melalui kajian arkeologis atas manifestasi material (dari) budaya

---

\* Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Jl. Raya Condet Pejaten No. 4, Pasar Minggu, Jakarta 12510, [dapuntahyang@yahoo.com](mailto:dapuntahyang@yahoo.com)

maritim, termasuk di antaranya adalah angkutan air, fasilitas-fasilitas di tepian laut, kargo, bahkan sisa-sisa manusia (Delgado 1997:259-260, 436). 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 (*human remain*). Dalam melakukan kajian arkeologi maritim kadang ditemukan artefak yang tidak atau belum diketahui fungsinya. Untuk menjawab pertanyaan tentang fungsi suatu benda, maka dilakukan pendekatan etno-arkeologi pada kehidupan masyarakat pantai atau masyarakat pedalaman yang hidup tidak jauh dari sungai/danau.

Langsung atau tidak langsung, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional dan Balai-balai Arkeologi telah melakukan penelitian arkeologi maritim di berbagai situs di Nusantara mulai dari sisa-sisa pemukiman di lahan basah, kehidupan di dalam gua melalui gambar-gambar cadas, aktivitas pelayaran dan perdagangan termasuk kajian jaringan pelayaran, penyebaran agama Islam, dan benteng-benteng pertahanan laut yang kebanyakan ditemukan di kawasan timur Nusantara. Namun seluruh penelitian tersebut belum terintegrasi dalam satu kerangka kajian arkeologi maritim sehingga hasilnya masih parsial belum dapat dirangkai menjadi satu rekonstruksi sejarah kebudayaan maritim Indonesia. Melalui kajian arkeologi maritim hasilnya dapat dimanfaatkan untuk menghidupkan kembali jalur-jalur pelayaran tradisional yang dulu pernah ada kemudian “mati suri” karena politik kolonial bangsa-bangsa Eropa.

## 1. Awal Aktivitas Kemaritiman di Nusantara

Jauh sebelum kedatangan para penutur rumpun bahasa Austronesia, Nusantara telah dihuni oleh Ras Australomelanesid, para pendatang dari daratan Asia. Manusia-manusia ini datang dan cepat menyebar di Nusantara tinggal di dataran-dataran, gua-gua, dan ceruk-ceruk pada bukit padas di tepi pantai dan tepian sungai. Mereka hidup dari menangkap ikan dan meramu makanan dengan menggunakan alat batu yang di Sumatera dikenal dengan nama *Sumateralith* dari kebudayaan Hoabinhian di Vietnam Utara. Selain alat-alat dari batu, mereka juga menggunakan alat-alat dari bahan tulang binatang seperti yang banyak ditemukan di Situs Wajak. Aktivitas perpindahan dan penyebaran ini di Nusantara berlangsung pada 10.000 hingga 40.000 tahun yang lampau.

Setelah kelompok Ras Australomelanesid datang dan menetap di Nusantara, kemudian datang dan menyebar kelompok dari Ras Mongoloid. Mereka dikenal sebagai para penutur rumpun bahasa Austronesia. Diaspora para penutur rumpun bahasa Austronesia di Nusantara berlangsung sejak 3000 Sebelum Masehi hingga milenium pertama tarikh Masehi. Mereka datang dari Taiwan dengan cara menyeberangi pulau-pulau hingga akhirnya tiba di Sulawesi dan Kalimantan. Berdasarkan temuan alat-alat batu dan cerita rakyat di Kalimantan, beberapa pakar arkeologi dan linguistik merekonstruksi perjalanan mereka hingga menyebar ke Nusantara (Belwood 2000; Blust 1996:453-510; Coolins 2005). Dari Kalimantan Barat, kira-kira di Sambas, pada 500 Sebelum Masehi menyeberang lagi ke Semenanjung Tanah Melayu, Sumatera, dan Jawa (Collins 2005).

Di Kalimantan Barat, para penutur rumpun bahasa Austronesia ini yang oleh James T. Collins disebut para penutur bahasa Melayu purba, mendiami daerah rawa, lahan basah, delta-delta dari sebuah sistem jaringan sungai (Collins 2005:4-5). Dari sini, pada sekitar abad I Masehi sebagian dari mereka tidak menetap di Kalimantan, melainkan masih terus melanjutkan pengembaraannya menyeberangi Laut Tiongkok Selatan melalui Pulau Tumbora dan Kepulauan Riau ke Sumatera serta ke Semenanjung Tanah Melayu. Sebagian lagi yang ke arah baratdaya/selatan menuju Jawa Barat.

Para penutur ini yang berpindah ke arah timur setelah turun dari Filipina, menyeberang ke Pulau Sulawesi dan pulau-pulau di bagian timur Nusantara, termasuk pantai utara Pulau Papua terus hingga ke Pulau Paskah (*Easter Island*). Ada pula yang meneruskan pengembaraannya ke arah barat hingga ke Afrika Timur di Pulau Madagaskar. Bukti-bukti arkeologis yang menempati kawasan ini dapat ditemukan di situs-situs arkeologi di daratan maupun di dalam gua. Identitas kebahariannya sebagaimana dapat ditemukan dalam bentuk lukisan gua di Pulau Muna (Sulawesi Tenggara) menggambarkan moda transportasi air berupa perahu yang memakai layar, bercadik ganda/tunggal, dan perahu biasa.

Sejak milenium pertama tarikh Masehi, para penutur rumpun bahasa Austronesia ini telah “menyatu” membentuk kelompok-kelompok masyarakat dengan organisasi pemerintahan dalam bentuk kerajaan yang mendapat pengaruh kebudayaan India, seperti Kerajaan Kutai (abad IV-V) di Kalimantan, Kerajaan Tārumanāgara (abad V-VII) di Jawa Barat, Kedātuan Śrīwijaya (abad VII-XI) di Sumatera, dan Kerajaan Siṅhasāri (abad XIII) di Jawa Timur. Majunya intensitas

perdagangan rempah dari kawasan timur Nusantara, menyebabkan masuknya agama Islam melalui saudagar Arab dan Persia, dan institusi kerajaan berubah menjadi kesultanan seperti Kesultanan Samudera Pasai, Kesultanan Melayu, Kesultanan Makassar, dan Kesultanan Ternate.

Dalam bidang kebaharian dikembangkannya teknologi pembangunan moda transportasi air, perluasan jaringan pelayaran dan perdagangan, bertambah maju dan berkembangnya bandar-bandar di sepanjang jalur pelayaran di pantai timur Sumatera, pantai utara Jawa hingga Nusa Tenggara, pantai selatan Kalimantan, pantai utara, selatan, dan tenggara Sulawesi, dan di beberapa pulau di Kepulauan Maluku. Sejak milenium pertama tarikh Masehi, di wilayah perairan Asia Tenggara dikenal teknik pembuatan perahu menurut tradisi Asia Tenggara yang berbeda dengan teknik pembuatan perahu budaya Tiongkok.

Para pengembara yang kemudian membentuk Bangsa Bahari ini satu sama lain mempunyai kesamaan yang secara umum dapat dilihat, yaitu teknik bercocok tanam, teknik pembuatan tembikar, teknik pembuatan perahu, dan rumah panggung. Teknik pembuatan perahu dikenal dengan nama teknik “papan-ikat dan kupingan-pengikat“ (*lashed-lug and sewn-plank technique*) atau dikenal juga dengan istilah teknik tradisi Asia Tenggara.

## **1.1 Pemukiman Masa Prasejarah di Hilir–Hulu Sungai Sumatera Bagian Utara**

Pulau Sumatera merupakan pulau terbarat dari rangkaian Kepulauan Nusantara. Letaknya berseberangan dengan Semenanjung Tanah Melayu yang beberapa puluh ribu tahun sebelum tarikh Masehi merupakan salah satu “jembatan“ penyeberangan manusia dari daratan Asia ke Nusantara. Manusia-manusia awal penghuni pulau ini yang berasal dari Ras Austromelanesid mengambil lokasi “pemukiman“ di sepanjang pesisir pantai timurlaut Sumatera bagian utara. Bukit-bukit kerang yang ditemukan di wilayah Aceh-Tamiang dengan peralatan batu tua (paleolitik) merupakan bukti keberadaan manusia-manusia tersebut. Kemudian dari daerah pesisir ini mereka masuk lagi ke daerah pedalaman dengan memanfaatkan sungai-sungai sebagai jalan masuknya.

Melalui hunian awal tersebut terdapat beberapa batang sungai yang dapat merupakan sarana transportasi alam yang menghubungkan daerah pedalaman

dan daerah pesisir, seperti misalnya Sungai Tamiang di Aceh dan Sungai Wampu di Sumatera Utara. Pada sungai-sungai ini ditemukan tinggalan-tinggalan budaya dari periode paleolitik hingga neolitik. Situs-situs bukit kerang ditemukan di pesisir timur Sumatera bagian utara, berada di sekitar Sungai Wampu dan Sungai Tamiang. Pada situs-situs bukit kerang tersebut ditemukan tinggalan budaya masa lampau dari periode mesolitik dan menunjukkan pengaruh budaya Hoabinh (Vietnam Utara). Artefak batu *Sumateralith* merupakan temuan menjadi salah satu penanda adanya alat batu Hoabinh.

Situs-situs bukit kerang merupakan gambaran kondisi situs arkeologi di wilayah pesisir. Penelitian untuk menelusuri keberadaan sisa hunian di wilayah hulu sungai juga telah dilakukan. Salah satunya adalah adanya kesamaan budaya yang ditemukan di hulu Sungai Wampu. Pada lokasi tersebut ditemukan Gua Kampret dan Gua Marike dan memiliki budaya Hoabinh yang ditunjukkan dengan adanya temuan kapak batu *Sumateralith*. Lokasi lain yang menggambarkan kesamaan budaya antara pesisir dan pedalaman juga ditemukan aliran Sungai Belumai. Pada aliran sungai tersebut ditemukan Situs Bukit Kerang Percut di pesisir dan Gua Rampah Penen di pedalaman (hulu). Artefak yang ditemukan juga menunjukkan budaya Hoabinh (Wiradnyana 2012). Melihat lokasi artefaknya, sisa hunian di daerah pesisir cenderung hunian terbuka, sedangkan di pedalaman hunian tertutup di dalam gua/ceruk. Periode mesolitik sejauh ini masih menjadi yang tertua ditemukan di wilayah Aceh dan Sumatera Utara yaitu pada kisaran 12.000 tahun yang lalu.

## **1.2 Sungai dan Kebudayaan Awal di Pedalaman Kalimantan Timur**

Hunian di dalam gua tidak hanya ditemukan di wilayah Sumatera bagian utara saja. Di Pulau Kalimantan hunian di dalam gua juga ditemukan. Tinggalan budaya masa lampau di pedalaman Kalimantan Timur mulai dikenal sejak penemuan situs *rock-art* pada beberapa gua di kawasan *karst* Sangkulirang Mangkalihat. Kawasan *karst* yang selama ini tidak banyak dikenal, ternyata menyimpan informasi tentang kehidupan dan perkembangan budaya manusia di Kalimantan. Hasil budaya melukis pada dinding batu padas yang selama ini hanya dikenal di bagian timur Nusantara, ternyata banyak ditemukan di gua pada kawasan *karst* tersebut. Kebudayaan prasejarah ini dapat berkembang dan menyebar karena adanya dukungan sumber daya alam yang memadai, yaitu keberadaan sungai-sungai yang mengalir di antara

celah dan lembah kawasan *karst* tersebut. Selain difungsikan sebagai sumber air, sungai juga menyediakan sumber bahan makanan alternatif dan sarana transportasi yang cukup nyaman.

Berbeda dengan manusia-manusia penghuni gua di Sumatera bagian utara yang berasal dari Ras Austromelanesid, manusia yang menghuni gua di Kalimantan Timur ini adalah para penutur rumpun bahasa Austronesia yang datang lebih kemudian (bukan yang awal). Ditandai dengan peralatan yang senjata logam sebagaimana digambarkan di pinggang seorang tokoh di atas perahu sederhana. Para pendatang yang awal belum mengenal budaya logam. Namun sayang artefak yang dibuat dari bahan logam yang mendukung keberadaan mereka hingga saat ini belum ditemukan.

### **1.3 Pemukiman di Pesisir Selatan Papua pada Masa Pertengahan Akhir Holosen**

Dalam kaitannya dengan pemukiman penduduk pada masa prasejarah di Papua, adaptasi terhadap dunia kemaritiman merupakan salah satu bagian yang memainkan peran penting terutama bagi manusia prasejarah yang menghuni pesisir selatan Papua. Salah satu faktor yang merupakan indikator kehidupan maritim adalah pemanfaatan sumber daya laut dan air tawar, yaitu dengan mengkonsumsi berbagai jenis kerang, baik kerang laut maupun kerang darat (air tawar). Tulisan ini berisi tentang kajian tentang kehidupan maritim manusia prasejarah yang menghuni pesisir selatan Papua melalui tinggalan cangkang kerang. Selain itu menguraikan juga dampak lingkungan terhadap distribusi kerang tersebut.

### **1.4 Diaspora Lanjutan Jawa-Madagaskar**

Saat ini, asal-usul populasi penghuni Pulau Madagaskar lebih banyak dikaji dari sudut pandang linguistik (Adelaar 1995; 2006; Blench 1991; 1994; 2009), etnografi (Fox 1974), serta kajian biologi molekular (Cox *dkk.* 2012; Kusuma *dkk.* 2015; Ricaut *dkk.* 2016). Pada umumnya, kajian mereka menunjukkan bahwa nenek moyang penduduk Madagaskar memiliki hubungan secara linguistik dan biologis dengan populasi dari Indonesia khususnya Borneo, Sumatera, dan Jawa. *Out of Africa* adalah teori yang hingga kini paling banyak diterima mengenai diaspora masyarakat penutur bahasa Austronesia. Teori ini, yang juga dikenal sebagai *Bellwood-Blust*

*Model* yang mendasarkan argumennya pada data arkeologi dan linguistik historis, mengatakan bahwa masyarakat penutur bahasa Austronesia bermigrasi sejak 7.000 BP dari pantai timur Tiongkok selatan melalui Taiwan akibat tekanan demografi (Blust 1984; Bellwood 1995:97-98; Tanudirjo 2006:87). Jared Diamond kemudian dengan teorinya *Express Train from Taiwan to Polynesia (ETTP)* mempertegas bahwa sejak 4.000 BP, persebaran masyarakat penutur bahasa Austronesia dari Taiwan melalui Filipina menuju Asia Tenggara Kepulauan, Melanesia Kepulauan, Micronesia hingga Polynesia, berlangsung sangat cepat sejak 4.000 BP (Diamond dan Bellwood 2003).

Kajian linguistik Robert Blust (1984) menunjukkan bahwa asal-usul masyarakat penutur bahasa Austronesia di Madagaskar adalah nenek moyang kelompok bahasa Jawa-Bali-Sasak yang memiliki hubungan erat dengan kelompok bahasa Malayo-Chamic dan Bahasa Barito di Kalimantan Selatan. Ia menduga proto kelompok bahasa-bahasa tersebut dituturkan di bagian tenggara Kalimantan pada periode 3.000-3.500 BP, yang kemudian mengalami pemisahan menjadi nenek moyang Bahasa Barito, Bahasa Malayo-Chamic dan Bahasa Jawa-Bali-Sasak. Proses pemisahan selanjutnya terjadi pada 2.500 BP, membentuk proto bahasa Jawa, Bali, Sasak, dan Sumbawa bagian barat hingga bahasa Madagaskar, yang mungkin berasal dari suatu daerah di Borneo yang secara spesifik oleh Dahl (1951 dan 1977, dalam Adelaar 1995) disebut bahasa Maanyan, Dusun Witu, Paku, Samihim, dan Lawangan di Borneo bagian tenggara.

Secara arkeologis, hal-hal yang dapat diasosiasikan dengan penyebaran penutur bahasa Austronesia awal antara lain pertanian padi-padian, domestikasi anjing dan babi, dan benda-benda berupa tembikar dengan dasar membulat serta berhias slip merah, cap, gores, dan tera tali dengan tepian yang melipat ke luar, kumparan penggulung benang terbuat dari tanah liat, beliung batu yang diasah dengan potongan lintang persegi empat, artefak dari batu sabak (lancipan) dan *nephrite* (aksesoris), batu pemukul kulit kayu, serta batu pemberat jala, yang dikenal sebagai “paket” budaya neolitik Austronesia (Bellwood 2000:313; 2006:68). Sebagai bukti arkeologis, seharusnya sisa-sisa “paket” budaya neolitik tersebut ditemukan di seluruh kawasan persebaran masyarakat penutur bahasa Austronesia, termasuk di Madagaskar. Namun sayangnya belum banyak data arkeologis yang terungkap yang dapat digunakan untuk menguji hipotesis Blust tersebut, sehingga proses

penghunian Pulau Madagaskar oleh masyarakat neolitik penutur bahasa Austronesia masih penuh misteri.

## 2. Jaringan Pelayaran pada Masa Sejarah

Nusantara kaya akan sumber daya alam baik yang berupa hasil bumi, hasil tambang, maupun hasil hutan. Dikenalnya sumber daya alam ini, seperti rempah-rempah menjadikan saudagar dari berbagai bangsa datang ke Nusantara. Rempah yang terdiri dari cengkeh (*Eugenia aromatic*, Kunze), pala (*Myristica fragrans*), dan bunga pala (*fuli*). merupakan hasil hutan yang menurut ahli tumbuh-tumbuhan, sebelum kedatangan bangsa Barat di Nusantara (abad XV) hanya dihasilkan di Nusantara, khususnya di Kepulauan Maluku (Deinum 1949:684-718). Penduduk Nusantara sendiri turut aktif memasarkan komoditi tersebut. Akibat dari aktivitas perdagangan sumber daya alam Nusantara ini, terbentuk jaringan perdagangan dan pelayaran antarpulau dan munculnya pelabuhan-pelabuhan di Nusantara. Pada akhirnya bandar-bandar ini—terutama yang ada di jalur yang strategis—berkembang menjadi kota-kota besar. Aktivitas pelayaran dan perdagangan mencapai puncaknya pada masa masuknya saudagar-saudagar Arab, Persia, India, dan Tiongkok.

Kekayaan sumber daya alam Nusantara yang kemudian sangat digemari oleh konsumen dari luar Nusantara, menyebabkan lajunya intensitas pelayaran dan perdagangan di Asia Tenggara khususnya Nusantara. Akibat dari ramainya pelayaran dan perdagangan dengan dunia luar, seperti dengan Arab dan bahkan Eropa, masuk pula unsur-unsur kebudayaan yang positif dan ada pula yang negatif. Masuk dan berkembangnya agama Islam di Nusantara antara lain karena aktivitas pelayaran dan perdagangan dengan Persia/Arab. Pengaruh negatif yang ditimbulkan oleh aktivitas pelayaran dan perdagangan dengan bangsa-bangsa Eropa antara lain menimbulkan penjajahan di Nusantara. Kaum penjajah mulanya mendirikan benteng-benteng pertahanan laut di Maluku yang merupakan daerah penghasil rempah.

Perjalanan sejarah Bangsa Bahari yang panjang itu, dan interaksinya dengan bangsa-bangsa lain di dunia, tentu saja menjadikan bangsa yang hidup di Nusantara ini menjadi bangsa yang multikultur. Pada awal sejarahnya bangsa ini multietnis, tetapi akibat aktivitas pelayaran dan perdagangan dengan bangsa-bangsa lain, Bangsa Bahari menjadi bangsa yang multikultur dengan warna-warni agama dan kepercayaan yang menghiasi kultur bangsa ini. Kalau ditelaah dari sisi kesuku bangsaan, penduduk Indonesia bagian timur, terutama di daerah Kepulauan Maluku

lebih tampak unsur-unsur kebudayaan asingnya. Pada awalnya masuk kebudayaan asing dari Asia Barat (Arab) dan setelah adanya kontak dagang dengan Eropa banyak orang Eropa dan agamanya yang menyebar di Maluku (terutama di Maluku tengah). Komunikasi dengan Bangsa Arab dan Persia menimbulkan berkembangnya agama Islam, dan komunikasi dengan bangsa-bangsa Eropa menimbulkan berkembangnya agama Kristen.

Di sepanjang jalur pelayaran yang dimulai dari Selat Melaka, Selat Karimata, Laut Jawa, Laut Flores, dan Kepulauan Maluku muncul kota-kota bandar tempat kapal-kapal niaga berlabuh menambah perbekalan atau memuat produk-produk tempatan. Pulau di Nusantara yang banyak terdapat bandar adalah Pulau Jawa. Kemudian Pulau Sumatera di sepanjang pantai timurnya. Di Jawa dikenal Kerajaan Matarām yang eksis pada sekitar abad VIII-IX sezaman dengan *Kedātuan Śrīwijaya* (abad VII-XII) di Sumatera.

## **2.1 Kerajaan Maritim Matarām**

Pada umumnya orang mengenal kerajaan maritim di Indonesia hanya *Kedātuan Śrīwijaya* di Sumatera dan Kerajaan Majapahit di Jawa Timur. Hanya sedikit yang tahu kalau Kerajaan Matarām atau dikenal juga dengan nama Kerajaan *Mday* selain dikenal sebagai kerajaan agraris juga kerajaan maritim. Boleh jadi orang kebanyakan tahu kalau Matarām sebagai negara agraris karena letaknya di daerah pedalaman Jawa Tengah, di antara lembah yang subur yang diapit oleh gunung api Sumbing-Sindoro dan Merbabu-Merapi. Belakangan ini anggapan tersebut mulai dipertanyakan, apakah Kerajaan Matarām semata-mata hidup dari pertanian? Apakah sisi kebaharian juga ikut diperhatikan?

Beberapa sumber tertulis yang dalam hal ini prasasti, menginformasikan tentang petunjuk kebaharian dari Kerajaan Matarām/*Mday*, setidaknya ada individu yang berkaitan erat dengan kemaritiman. Prasasti Sojomerto dari pertengahan abad VIII yang berbahasa Melayu Kuno dari daerah pesisir utara Jawa menyebutkan Keluarga Selendra yang datang ke Tanah Jawa. Diduga kuat keluarga ini berasal dari Sumatera. Kemudian ada Prasasti Daṅ Puhawaṅ Glis dari sekitar abad VIII yang menyebutkan gelar nakhoda (*daṅ puhawaṅ*). Prasasti ini juga berbahasa Melayu Kuno dan ditemukan di Tamanggung, di kaki Gunung Sumbing. Pada relief Candi Borobudur yang juga berasal dari sekitar abad VIII-IX terdapat relief yang menggambarkan moda transportasi air, mulai dari perahu yang melayari sungai

sampai kapal-kapal bercadik yang melayari samudera luas. Di Situs Punjulharjo, Rembang ditemukan sebuah runtuhannya perahu yang dibuat dengan teknologi Asia Tenggara. Berdasarkan pertanggalannya, perahu kuno Punjulharjo itu berkisar antara tahun 660-780 Masehi. Dikaitkan dengan konteks kesejarahan, masa tersebut berada pada peradaban masa *Kedātuan Śrīwijaya* di Sumatera dan *Matarām Kuno* di Jawa (Riyanto 2013:5).

## 2.2 Pelabuhan di Pantai Utara Jawa Tengah

Pada awal milenium pertama saat jalur perdagangan maritim yang melintasi Selat Malaka semakin diminati oleh para saudagar untuk melakukan pelayaran dari India-Tiongkok dan sebaliknya membuat sejumlah daerah di Nusantara sebagai sumber rempah dunia menjadi populer. Sumber-sumber tertulis asing diketahui telah menyinggung nama beberapa pulau di Nusantara, telah menyebutkan nama Jawa dan Suwarnabhūmi (Hardiati 2003:2). Berita Tionghoa dari abad III-V menyebut beberapa wilayah seperti Tu-po, Ho-lo-tan, Po-huang, Kan-toli dan Ko-ying yang semuanya terletak di daerah laut selatan. Posisi Nusantara yang berada di jalur perlintasan juga mendorong komunikasi yang semakin intensif antara penduduk lokal dengan para pendatang yang menjadi pemicu masuknya pengaruh budaya India di Kepulauan Nusantara.

Berita paling awal yang menyebut Jawa bersumber dari Dinasti T'ang menyebutkan bahwa pada tahun 640 Masehi adanya sebuah kerajaan di Jawa yang bernama Holing. Kemudian Dinasti Song (960-1279 Masehi) yang menyebut Jawa sebagai She-p'o. Posisi Holing atau She-p'o ini terletak di lautan selatan (Nanhai); di sebelah timur terletak P'o-li (Bali) dan di sebelah baratnya ada To-p'o-teng. Tembok kota dibuat dari kayu, raja tinggal di bangunan bertingkat yang beratap daun. Lantainya dari anyaman bambu. Penduduk Holing sudah mengenal tulisan dan sedikit ilmu perbintangan (Groenevelt 1960:13).

Dikenal Jawa dalam berita asing dikarenakan aktivitas pelayaran baik oleh pelaut-pelaut asing maupun pelaut-pelaut lokal. Ini artinya di beberapa tempat di pantai utara Jawa terdapat pelabuhan tempat bersandar kapal-kapal untuk menambah perbekalan dan para saudagar menjual dan membeli barang dagangan. Beberapa lokasi yang diduga merupakan pelabuhan kuno ada di daerah Pekalongan dan daerah selatan Gunung Muria. Pada waktu itu Gunung Muria masih terpisah dengan Pulau Jawa. Lokasi yang lebih memungkinkan untuk pelabuhan ada di daerah Pekalongan.

Di sebelah selatan Pekalongan terdapat jalan yang menghubungkan pesisir utara Jawa dengan Dataran Tinggi Dieng.

### **2.3 Aktivitas Kemaritiman di Pulau Bawean pada Masa Lampau**

Pulau Bawean merupakan sebuah pulau di Laut Jawa yang mempunyai posisi geografis dan strategis. Pulau Bawean ikut memegang peranan sebagai salah satu lokasi transit bagi jalur pelayaran Nusantara pada masa lampau. Mengingat kedudukannya sebagai salah satu mata rantai di jalur perdagangan dan politik, tidaklah mengherankan apabila Pulau Bawean sejak dulu merupakan tempat yang selalu diperebutkan. Bukti-bukti arkeologis yang menunjukkan aktivitas di masa lampau ditemukan di darat maupun di laut. Di darat ditemukan sisa pelabuhan dan fasilitas pendukungnya, sedangkan di dasar laut ditemukan runtuhannya kapal (*shipwreck*). Artefak lain yang ditemukan berupa mata uang koin Tiongkok dan Eropa (Belanda), keramik Cina, dan meriam Belanda. Penulisan makalah ini dalam konteks arkeologi maritim, untuk mengetahui potensi tinggalan arkeologi maritim Pulau Bawean dan mengkaji lebih mendalam untuk dapat dimanfaatkan untuk berbagai kepentingan yaitu ilmu pengetahuan, kemasyarakatan, dan perekonomian.

### **2.4 Bangka-Belitung dalam Lintas Perdagangan Laut**

Perairan Bangka-Belitung merupakan bagian dari Selat Karimata dan termasuk perairan yang sibuk dilalui kapal-kapal dagang menuju ke Jawa dan kawasan timur Nusantara untuk mencari rempah-rempah. Secara umum kondisi perairan Bangka-Belitung banyak terdapat gosong pasir, karang, perairan yang dangkal, celah-celah sempit dan pulau-pulau kecil sehingga tidak mengherankan jika banyak kapal yang melintas di perairan tersebut menabrak karang maupun kandas di perairan yang dangkal hal ini dapat disebabkan oleh kurangnya pengetahuan geografi laut Nusantara tentang kondisi perairan setempat, maupun keterbatasan teknologi navigasi pelayaran.

Dilihat dari letak geografisnya, perairan Bangka-Belitung terletak di lintas pelayaran antara Selat Malaka, Laut Tiongkok Selatan, Selat Karimata menuju Jawa atau lanjut ke kawasan timur Nusantara ke Kepulauan Maluku untuk mencari komoditi rempah. Di Belitung kapal-kapal niaga tersebut singgah untuk menambah perbekalan atau memperbaiki kapal yang rusak sebagaimana yang dilakukan oleh

armada Khubilai Khan pada abad XIII ketika akan menyerang *Sijhasāri*. Tidak mustahil di antara kapal-kapal yang melalui perairan yang berbahaya itu ada yang kandas atau tenggelam. Tercatat kapal-kapal yang tenggelam dengan muatannya banyak yang dijarah oleh para pemburu harta karun.

## 2.5 Pelabuhan Kuno di Pantai Utara Bali

Kawasan pantai utara Bali merupakan sebuah kawasan yang strategis karena terletak di jalur pelayaran menuju kawasan timur Nusantara, sebuah kawasan tempat penghasil komoditi rempah. Kapal-kapal niaga yang berlalu-lalang di Laut Jawa-Laut Flores perlu tempat singgah untuk menambah perbekalan (makanan dan air bersih untuk masak dan minum). Di kawasan pantai utara tersebut, lama kelamaan timbul dan berkembang tempat-tempat kapal berlabuh. Dimulai dari pemukiman sederhana yang terdiri dari beberapa rumah tinggal di daerah pesisir Bali Utara, lama-kelamaan berkembang menjadi sebuah desa dengan rumah yang lebih banyak.

Rupa-rupanya kawasan ini jauh sebelum masa sejarah telah lama menjadi tempat persinggahan. Beberapa situs yang memberikan petunjuk itu, seperti Situs Sembiran mengindikasikan adanya orang asing yang pernah singgah di kawasan pantai utara Bali. Kemudian pada masa masuk dan berkembangnya kebudayaan India di Nusantara, di kawasan pantai utara Bali telah muncul beberapa buah bandar. Beberapa buah prasasti yang ditemukan dari Bali Utara menyebutkan nama-nama desa dengan aktivitas kemaritimannya. Ada juga prasasti yang menyebutkan gangguan keamanan yang datang dari arah laut.

## 2.6 Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Rempah

Kekayaan ragam sumber daya hayati Nusantara, menjadi daya tarik berbagai bangsa seperti dari Arab, Persia, India, dan Tiongkok melakukan perjalanan komersial ke Nusantara. Belakangan bangsa-bangsa dari Eropa yang datang ke Nusantara mencari komoditi tersebut. Para saudagar itu datang menumpang kapal niaga untuk mencari rempah dan barang-barang eksotik lainnya yang laku dijual di tempat asalnya. Bukti-bukti perjalanan ini tidak hanya ditunjukkan melalui penemuan di situs pelabuhan, kota dan pusat agama di daerah pesisir, tetapi juga situs kapal-karam (*wreck sites*) beserta muatannya di dasar laut perairan Nusantara (Flecker 2002; Harkantiningih 2010; 2014; Krahl dkk (ed) 2010; Mathers 1996; Wells 1995; Ridho 1998). Para

saudagar ini dari tempat asalnya membawa produk negaranya, seperti minyak wangi, kaca, keramik, dan perhiasan untuk dipasarkan di Nusantara.

Nusantara sebagai sumber rempah-rempah, telah terkait dengan jaringan pelayaran dan perdagangan. Munculnya pusat-pusat peradaban di Sumatera dan Jawa pada abad VI-VII, menandai puncak lancarnya perniagaan rempah-rempah jarak jauh, seperti dengan Persia, India, dan Tiongkok. Pada abad pertengahan muncul pemain baru dari Eropa. Hubungan perdagangan dengan kawasan ini dapat diketahui dari petunjuk yang diperoleh dari kapal-kapal yang tenggelam di perairan Nusantara. Kapal karam dan muatannya menjadi salah satu bukti otentik adanya kegiatan dengan pelayaran dan perdagangan. Bukti ini juga menunjukkan bahwa aktivitas di masa lampau ini dapat dianggap sebagai cikal bakal *poros maritim dunia*.

Perairan Nusantara merupakan salah satu jalur pelayaran internasional ataupun nasional. Hal ini disebabkan sumber daya alam yang dihasilkan dari Nusantara. Di belahan barat Nusantara hasil yang spesifik adalah lada, sedangkan di belahan timur Nusantara hasil yang spesifik adalah cengkeh, pala, dan kayu manis. Di kedua wilayah tersebut, lahir dan berkembang bandar-bandar niaga yang kemudian secara otomatis terbentuk jaringan pelayaran dan perdagangan. Jaringan-jaringan ini satu sama lain saling terkoneksi. Di Indonesia bagian tengah dan timur jaringan pelayaran tradisional masih ada sampai akhir abad XX.

## **2.7 Bandar Masa Awal Penyebaran Islam**

Salah satu babak penting dalam sejarah Nusantara adalah kedatangan dan penyebaran agama Islam pada abad XIII-XVI. Sejak itu bukan hanya memunculkan keyakinan atau kepercayaan baru yang belum dikenal sebelumnya, tetapi memunculkan pula budaya sehubungan dengan penyebaran agama Islam. Akibatnya di Nusantara adalah semakin ramainya aktivitas pelayaran perdagangan lokal, perdagangan antarpulau, bahkan regional Asia Tenggara, dan global. Meskipun pendapat mengenai sumber pengaruh Islam berbeda-beda, namun ada kesamaan bahwa Islam masuk ke Nusantara melalui “perantaraan” kaum saudagar. Mereka berniaga sambil menyebarkan syi’ar Islam. Hal ini sesuai dengan Hadist: “*Sampaikanlah dari saya ini walau hanya satu ayat*”.

Ramainya lalu lintas pelayaran regional antara Persia, India, Asia Tenggara, dan Tiongkok, menyebabkan munculnya bandar atau pelabuhan di daerah pesisir

sepanjang jalur pelayaran. Salah satu lokasi yang memungkinkan timbulnya bandar dan kota pelabuhan adalah pantai timur/timurlaut Sumatera bagian utara (Aceh). Letaknya di mulut Selat Melaka yang merupakan jalur pelayaran tersibuk pada masa ramainya pelayaran dan perdagangan.

Dari sudut pandang geografis, letak pantai timur/timurlaut Sumatera sangat strategis, di mulut Selat Malaka. Karena lokasi ini, memungkinkan para pelaut dapat singgah untuk membah perbekalan sebelum melanjutkan pelayaran. Bagi saudagar mereka dapat menjual dan membeli produk dan hasil sumber daya alam dari daerah itu. Boleh jadi kapur barus yang dihasilkan dari daerah pantai barat/baratdaya Sumatera selain dipasarkan di bandar Barus juga dipasarkan di pantai timur/timurlaut. Akibat dari alasan tersebut, di daerah ini timbul pemukiman yang kemudian menjadi bandar di Samudera Pasai, Kuala Keurteu, dan Lamreh. Bandar-bandar ini berada di bawah kuasa Sultan Samudera Pasai.

### **3. Budaya Maritim yang Masih Bertahan**

Sejak awal kedatangan para penutur rumpun bahasa Austronesia, bangsa Indonesia sudah “terbentuk“ menjadi bangsa bahari yang menempati pulau-pulau di Nusantara. Bukti-bukti penyebaran bangsa bahari di Nusantara dapat dilihat dari penyebaran artefak dan keberadaan situs-situs yang bercirikan kebaharian. Di samping itu, tradisi-tradisi kebaharian pada suku bangsa-suku bangsa yang masih hidup dapat disaksikan pada beberapa suku bangsa. Tradisi tersebut dapat terpelihara dengan baik di lingkungan suku bangsa bahari seperti suku Laut, suku Bajo, atau Ameng Sewang yang mendiami daerah perairan dangkal di Nusantara.

Dalam arkeologi maritim, hal-hal yang diperhatikan adalah interaksi manusia dan air termasuk laut, sungai dan danau. Interaksi itu diwujudkan dalam bentuk budaya materi maupun budaya nonmateri. Hingga saat ini di beberapa daerah budaya bahari masih cukup lestari, misalnya dalam pemanfaatan sungai sebagai jalur transportasi air, dan pemanfaatan moda transportasi air dalam bentuk perahu tradisional. Kepulauan Maluku yang masyarakatnya mendiami pulau-pulau, mereka menganggap misih bersaudara yang “diikat“ dengan sebuah benda pusaka. Tiap bagian dipegang oleh satu suku di pulau lain. Demikian juga bagian lain dipegang oleh suku lain yang mendiami pulau lain.

### **3.1 Laut dan Sungai dalam Jaringan Pelayaran**

Menurut Lapian, studi sejarah Indonesia hingga sekarang lebih banyak mementingkan peristiwa yang terjadi di darat walaupun sesungguhnya lebih dari separuh wilayah Republik Indonesia terdiri dari lautan (Lapian 2011:1). Seharusnya Sejarah Indonesia adalah Sejarah Bahari atau Sejarah Maritim. Hal sama pula, saat kita memperbincangkan wilayah Kepulauan Maluku dalam konteks kemaritiman, merupakan sebuah keniscayaan, mengingat wilayah Maluku didominasi oleh laut. Dalam perbincangan ini, wilayah Kepulauan Maluku dalam kajian kemaritiman, semestinya menempatkan peran hubungan laut sebagai rujukan utama dalam setiap studi arkeologi dan sejarah di Maluku. Berbicara tentang dunia kemaritiman di Maluku, maka selain menyoal budaya laut juga berhubungan dengan sungai dan muara, karena berdasarkan penelitian arkeologi, pemukiman tidak hanya di pesisir, tetapi juga di pedalaman. Pemukiman di pedalaman dalam banyak kasus dihubungkan melalui sungai-sungai untuk berhubungan dengan aktivitas perairan laut. Dalam konteks ini jaringan pelayaran dan perdagangan, terutama pada masa pertumbuhan pusat-pusat peradaban Islam, selalu berhubungan dengan aktivitas perairan laut dan sungai.

Beberapa pemukiman di daerah aliran sungai menunjukkan adanya pusat aktivitas dan sekaligus juga peradaban yang saling berhubungan dalam soal niaga dan juga penyebaran Islam. Hasil penemuan arkeologis membuktikan adanya perdagangan oleh masyarakat pantai dan pedalaman melalui sungai. Mengingat laut dan sungai adalah sarana utama yang menghubungkan berbagai wilayah dalam aktivitas perdagangan, maka laut dan sungai sesungguhnya juga mengintegrasikan berbagai kebudayaan para saudagar yang terlibat dalam proses tersebut. Bukti-bukti arkeologi secara kasat mata menjelaskan hal tersebut, kondisi itupun dapat dikonfirmasi melalui berbagai tradisi yang masih di hidup di masyarakat.

### **3.2 Laut dan Identitas Masyarakat di Kepulauan Maluku Tenggara**

Salah satu tinggalan budaya masa lampau yang dapat dijadikan petunjuk persebaran manusia di Nusantara adalah nekara. Artefak prasejarah yang dibuat dari bahan perunggu ini persebarannya di Nusantara cukup luas, mulai dari yang ada di Sumatera di sebelah barat Nusantara hingga ke Kepulauan Maluku di sebelah timur. Tentunya ditemukan juga di Kepulauan Sunda Kecil, atau yang lebih dikenal dengan

nama Nusa Tenggara. Mengenai bentuknya secara garis besar ada dua macam, yaitu berbentuk tambun (disebut nekara) dengan garis tengah bidang pukul sekitar 1 meter, dan langsing (disebut moko) dengan garis tengah bidang pukul kurang dari 50 cm.

Mengenai penamaan nekara atau moko di berbagai tempat berbeda-beda. Salah satu nama yang disematkan pada nekara perunggu Dong Son tipe Heger 1 pada masyarakat di Desa Arui Das adalah *Ibur Riti* yang dalam bahasa setempat artinya “wadah logam“. *Ibur Riti* telah menjadi pusaka bersama yang melekat dengan asal-usul masyarakat di Arui Das. Di desa ini, sejarah tutur menyebutkan bahwa nekara ini berasal dari Pulau Masela dan tiba di Pulau Yamdena bersamaan dengan kedatangan para leluhur. Berbekal keberanian dan pengetahuan pelayaran samudera, para pendatang pertama ini mengayuh perahu melintasi lautan untuk mencapai tempat-tempat baru. Sekaligus menjadi bagian dari kisah panjang, persebaran benda-benda pusaka di Maluku.

Nekara serupa juga ditemukan di Kepulauan Kei. Di sana, sebuah nekara Dong Son bertipe Heger I menjadi pusaka masyarakat di Desa Faan, Kei Kecil. Di tempat ini, bagian badan nekara yang telah terbelah dua, menjadi penanda asal-usul masyarakat. Benda ini menjadi bagian dari sejarah tutur yang menyebutkan mengenai para leluhur yang datang menggunakan perahu dari barat. Menarik bahwa bagian bidang pukul nekara ini, berada di desa lain yang bernama Madwair. Keberadaan bagian objek perunggu ini di dua desa yang berbeda, adalah penanda hubungan kekerabatan antar Desa Faan dan Madwair. Melekat pada ikatan adat ini kewajiban untuk saling mendukung dan melindungi antara masyarakat kedua desa.

Keberadaan benda budaya berciri Dong Son di Kepulauan Maluku memang merupakan sebuah potret sejarah budaya yang menarik. Hadirnya benda-benda langka ini menjadi cermin, kedudukan Maluku, dalam geografi besar kawasan kontak dan interaksi di Nusantara dengan tempat-tempat yang menjadi sumber produksi benda-benda langka bernilai tinggi seperti objek perunggu Dong Son. Keletakan Maluku yang berada pada lingkaran luar paling timur Kepulauan Asia Tenggara, ternyata tidak menjadi penghalang bagi persentuhan dengan dunia luar. Karakteristik wilayahnya yang dibentuk oleh taburan pulau-pulau kecil dalam bentang luas lautan, juga tidak menghalangi, luasnya persebaran benda-benda impor bernilai tinggi di kepulauan ini pada masa lalu. Suatu keadaan yang kemudian menegaskan bahwa bentang luas laut dan wilayah perairan di Maluku, bukanlah hambatan, namun telah menjelma

menjadi jembatan yang membangun peradaban wilayah ini di masa silam; sekaligus membentuk jati diri masyarakat yang memaknai laut sebagai beranda kehidupan.

### **3.3 Perahu: Adaptasi Budaya Maritim di Kepulauan Maluku**

Gugusan Kepulauan Maluku adalah kepulauan yang terletak di wilayah administratif Provinsi Maluku dan Provinsi Maluku Utara. Secara geografis Kepulauan Maluku yang berkiblat pada kepulauan, menjadikan manusia masyarakat Maluku identik dengan budaya kepulauan atau budaya maritim. Aspek-aspek budaya kepulauan mendorong perkembangan kebudayaan masyarakat Kepulauan Maluku, salah satunya adalah moda transportasi air yang dalam hal ini diwujudkan dalam bentuk perahu. Makalah ini membahas tentang bagaimana proses adaptasi manusia terhadap lingkungan. Proses adaptasi tersebut dibahas berdasarkan budaya bendawi perahu. Lokasi yang dijadikan sebagai pembahasan dalam makalah ini adalah gugusan Kepulauan Maluku Tengah dan Kepulauan Kei, Provinsi Maluku. Adaptasi perahu sebagai salah satu budaya kepulauan, dapat dilihat pada bentuk dan fungsi serta kearifan lokal tentang perahu itu sendiri. Teknologi dan pengetahuan adalah unsur di balik budaya bendawi perahu, yang sifatnya holistik. Perahu inheren dengan proses adaptasi budaya kepulauan pada aras teknologi dan pengetahuan disesuaikan dengan lingkungan yang komperhensif, dalam pergerakan manusia masyarakat tertentu.

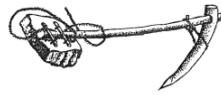
Budaya bendawi (*material culture*) perahu adalah suatu gagasan, konsep, ide manusia masyarakat yang komprehensif menyangkut aspek manusia dan pendukungnya. Hasil penelitian yang dilakukan oleh pakar perahu Erwin Doran dan Linguistik Wahdi Waruno (Tanudirdjo 2013) menunjukkan bahwa pelaut Austronesia telah mampu mengembangkan teknologi perahu, mulai dari rakit bambu yang sederhana menjadi kano tunggal dan lahirnya kano ganda yang dibuat dengan teknik keruk (*dugout*)

Bentuk perahu itu terus berkembang sehingga akhirnya menjadi perahu bercadik ganda. Selanjutnya Horridge (Bellwood 1995) memberikan beberapa bentuk perahu sebagai bagian dari kontribusi para penutur Austronesia, di antaranya *rakit*, *perahu cadik*, *perahu kano* yang dikeruk bagian dalam serta yang dijahit atau dipasak. Catatan arkeologi dan sejarah mulai melihat keunikan para penutur Austronesia, maka muncul pertanyaan, dari bentuk-bentuk perahu tersebut mana yang lebih mirip keunikan Austronesia. Kesimpulan Horridge adalah masalah faktor alam-angin yang mempengaruhi keunikan perahu para penutur Austronesia,

karena harus memiliki desain pergerakan yang cepat, dapat menempuh jarak jauh, baik menggunakan cadik pada sisi kiri kanan, maupun sebelah saja, menggunakan layar segitiga untuk mendapatkan angin yang baik, selain itu pula mengenai masalah kolonisasi pula.

### 3.4 Sungai Barito dalam Persebaran Suku bangsa Dayak di Kalimantan Bagian Tenggara

Sungai Barito merupakan sungai besar yang berhulu di Pegunungan Schwaner Müller di bagian utara Kalimantan Tengah dan bermuara di Laut Jawa dekat Banjarmasin. Sebagai sungai terpanjang di Kalimantan, sungai ini terkenal dengan mitos dan legendanya. Sisa-sisa pemukiman kuno bertebaran dari hilir hingga hulu sungai, seperti Situs Kerajaan Banjar di Banjarmasin, Situs Patih Muhur di Batola, dan permukiman Suku Dayak di bagian tengah hingga hulu Sungai Barito. Dalam tulisan ini dibahas tentang keberadaan Sungai Barito (dan anak sungainya) dalam kaitannya dengan persebaran Suku Dayak di Kalimantan bagian tenggara. Keberadaan sungai berpengaruh pada konsep religi dan bentuk pola hunian. Dalam konsep religi, Sungai Barito sering disebut dalam mantra *balian* sebagai tempat tinggal *pidara*. Persebaran suku Dayak di Kalimantan bagian tenggara dimungkinkan melalui Sungai Barito dan anak-anak sungainya.



### Daftar Pustaka

- Adelaar, Alexander. 1995. "Asian roots of the Malagasy: a linguistic perspective," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde* 3de Afl:325-356.
- Bellwood, Peter. 2000. *Prasejarah Kepulauan Indo-Malaysia* (Edisi Revisi). Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Blench, R. 1991. "Ancient connections between Indonesia and Africa in the light of recent ethnobotanical evidence." *unpublished paper*.

- , 2008. "The Austronesians in Madagascar and their interaction with the Bantu of the East African coast: Surveying the linguistic evidence for domestic and translocated animals", dalam *Studies in Philippine Languages and Cultures* 18:18-43.
- Blench, R. M. and Martin Walsh. 2009. "Faunal names in Malagasy: their etymologies and implications for the prehistory of the East African Coast", dalam *Proc. 11<sup>th</sup> Int. Conf. on Austronesian Linguistics (II ICAL)*, Aussois, France, 22-26 June 2009.
- Blust, Robert. 1984. "The Austronesian homeland: a linguistic perspective", dalam *Asian Perspectives* 26, No. 1:45-67.
- , 1996. "The prehistory of the Austronesian-speaking peoples: a view from language", dalam *Journal of World Prehistory* 9, hlm. 453-510
- Collins, James T. 2005. *Bahasa Melayu Bahasa Dunia: Sejarah Singkat*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia dan KITLV-Jakarta.
- Cox, Murray P., Michael G. Nelson, Meryanne K. Tumonggor, François-X. Ricaut, and Herawati Sudoyo. 2012. "A small cohort of Island Southeast Asian women founded Madagascar", dalam *Proceedings of the Royal Society of London B: Biological Sciences*: rspb20120012.
- Dahl, Otto Chr. 1951. *Malgache et Maanjan: une comparaison linguistique*. Vol. 3. A. Gimne.
- Deinum, Hk. dan F. Wit, 1949, "De Kruitnagel", dalam *Landbouw in de Indische Archipel*, onder red. V. Dr. C.J.J. van Hall en C. Van der Koppel, jilid II B, hlm. 684-718. s'Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Delgado, James P. 1997. *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, hlm. 259-260 dan 436. London: British Museum Press.
- Diamond, Jared, and Peter Bellwood. 2003. "Farmers and their languages: the first expansions", dalam *Science* 300, No. 5619:597-603.
- Flecker, Michael. 2002. *The Archaeological Excavation of the 10<sup>th</sup> Century Intan Shipwreck*. Oxford.
- Groeneveldt, W.P. 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaya. Compiled from Chinese Sources*. Djakarta: Bharata

- Hardiati, Endang Sri. 2003. "Fajar Masa Sejarah Nusantara" dalam *Fajar Masa Sejarah Nusantara*, hlm.1-4. Jakarta: Museum Nasional
- Harkantiningsih. 2010. "Jaringan Perdagangan di Nusantara Bagian Timur: Data Arkeologi dan Rempah-Rempah untuk Masa Kini," makalah dalam *Seminar Nasional Sail Banda*. Maluku: Balai Arkeologi Ambon
- Harkantiningsih *at al.* 2014. *Keramik Heliputan dan Teluk Sumpat, Eskplorasi Muatan Kapal Tenggelam di Perairan Tanjung Pinang*. Jakarta: Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan BMKT dan Dirjen Kelautan, Pesisir, dan Pulau-pulau kecil Kementerian Perikanan dan Kelautan
- Krahl, Regina *dkk* (ed). 2010. *Shipwrecked Tang Treasures and Monsoon Winds*. Singapore: National Heritage Board-Singapore Tourism Board-Freer/Sackler Smithsonian Institution.
- Kusuma, Pradiptajati, Murray P. Cox, Denis Pierron, Harilanto Razafindrazaka, Nicolas Brucato, Laure Tonasso, Helena Loa Suryadi, Thierry Letellier, Herawati Sudoyo, and François-Xavier Ricaut. 2015. "Mitochondrial DNA and the Y chromosome suggest the settlement of Madagascar by Indonesian sea nomad populations", dalam *BMC Genomics* 16, No. 1:191.
- Lapian, A.B., 1992, "Sejarah Nusantara Sejarah Bahari", *Pidato Pengukuhan diucapkan pada upacara penerimaan jabatan guru besar luar biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia pada tanggal 4 Maret 1992*, hlm. 3-5.
- Mathers, William M & Michael Flecker 1996 *Arcaheological Recovery of the Java Sea Wreck*. Pacific Sea Resources
- Ricaut. 2015. "Mitochondrial DNA and the Y chromosome suggest the settlement of Madagascar by Indonesian sea nomad populations", dalam *BMC Genomics* 16, No. 1:191.
- Ridho, Abu dan E. Edwards McKinnon 1998. *The Pulau Buaya Wreck Finds from the Song Period*. Jakarta: PT Jayakarta Agung Offset-Himpunan Keramik Indonesia
- Riyanto, Sugeng. 2013. "Perahu Kuno Punjulharjo dan Arkeologi Maritim Nusantara", dalam Inajati Adrisijanti (ed.). *Perahu Nusantara*. Yogyakarta: Kepel Press.
- Tanudirjo, Daud Aris. 2006. "The dispersal of Austronesian-speaking people and the ethnogenesis of Indonesian people", dalam *Austronesian Diaspora and the*

*Ethnogenesis of People in Indonesian Archipelago*. Jakarta: LIPI Press, hlm. 83-98.

- . 2013. “Interaksi Regional dan Cikal Bakal Perdagangan Internasional di Maluku, dalam *Kalpaltaru* 22 (1):1-60.
- Wells, Tony. 1995. *Shipwrecks and Sunken Treasure in Southeast Asia With Over 450 Wrecks Including the Flor Do Mar*. Singapore: Time Edition
- Wiradnyana, Ketut. 2012. “Sebaran *Sumateralith* Sebagai Indikasi Jarak dan Ruang Jelajah Pendukung Hoabinh”, dalam *Sangkhakala* 15 (2):209-223. Medan: Balai Arkeologi Medan.



# SUNGAI-SUNGAI SUMATERA BAGIAN UTARA DAN SITUS PRASEJARAHNYA

*Taufiqurrahman Setiawan\**

## **Pendahuluan**

Dalam sejarah tercatat bahwa peradaban-peradaban besar di dunia berkembang karena adanya sungai. Mesir kuno berkembang karena adanya Sungai Nil yang mengalir dari dataran tinggi Kilimanjaro dan bermuara ke Laut Tengah. Sungai yang tiap tahun meluap tersebut memberikan dukungan yang baik untuk bidang pertanian. Sungai Tigris dan Sungai Eufrat, juga telah melahirkan peradaban besar Mesopotamia. Pada peradaban ini kemudian dikenal adanya huruf paku, sistem penanggalan, dan penggunaan bata sebagai tembok rumah. Di Asia, peradaban Sungai Yang Tse Kiang dan Sungai Hwang Ho di Tiongkok juga berkembang karena adanya sungai (Olsen 2004: 25-59).

Selain peradaban-peradaban besar pada masa lalu, pada periode selanjutnya juga tampak adanya fenomena serupa, termasuk di Indonesia. Dalam penelitian-penelitian arkeologi di Indonesia banyak ditemukan data permukiman yang berada di dekat sungai. Sebagai contoh, Majapahit berkembang di sekitar aliran Sungai Brantas, Tārumanāgara berkembang di sekitar Sungai Citarum, Surakarta berkembang karena adanya Sungai Bengawan Solo, Palembang oleh pengaruh Sungai Musi, dan kota-kota di Kalimantan yang berkembang karena adanya sungai-sungai besar.

Sedikit contoh di atas memberikan gambaran bahwa sungai memiliki arti dan peranan penting dalam membangun ‘peradaban’. Sungai berperan sebagai penyedia

---

\* Balai Arkeologi Sumatera Utara, Jalan Seroja Raya Gg. Arkeologi No. 1, Tanjung Selamat, Medan Tuntungan, Medan 20134; [taufiqurrahman.setiawan@kemdikbud.go.id](mailto:taufiqurrahman.setiawan@kemdikbud.go.id)

kebutuhan air dan juga berperan sebagai sarana transportasi dan kontak dengan daerah yang lain. Sungai juga menyediakan bahan pangan berupa ikan, udang, kepiting, serta kerang. Pada umumnya sungai berhulu di dataran tinggi (pedalaman) dan bermuara di dataran rendah (pesisir) dan merupakan salah satu bentukan alam yang dapat dijadikan panduan orientasi. Kondisi tersebut yang kemudian mendorong pemanfaatan sungai sebagai sarana transportasi terutama dari pesisir ke pedalaman atau sebaliknya.

Perkembangannya permukiman di sekitar sungai ini terjadi dari masa lalu hingga masa kini, tak terkecuali yang terjadi pada situs-situs arkeologi prasejarah di Sumatera bagian utara.

Bagaimanakah persebaran situs-situs arkeologi masa prasejarah di sekitar sungai purba yang terletak di Sumatera bagian utara? Terkait hal itu, pada tulisan ini akan dikemukakan beberapa data terkait bukti-bukti arkeologis yang telah ditemukan di sekitar aliran sungai-sungai di Sumatera bagian utara. Selain itu, kemungkinan adanya hubungan pesisir-pedalaman juga akan coba digambarkan, sehingga dapat diperoleh juga peluang terkait rancangan penelitian arkeologi terutama bidang arkeologi maritim. Untuk membantu menjawab permasalahan di atas, metode yang digunakan adalah dengan menggunakan data sungai seluruh Sumatera dan data *plotting* situs-situs prasejarah yang kemudian ditumpang-susunkan di *ArcGIS 10.1* sehingga diperoleh gambaran spasial terkait hubungan antara sungai dan situs arkeologi.

## **Sungai dan Situs Arkeologi di Sumatera Bagian Utara**

Sungai-sungai besar di Sumatera merupakan bagian dari jaringan sungai purba yang ada sejak kala Plestosen. Sungai-sungai tersebut ada yang bermuara di bagian barat laut Pulau Sumatera, Kepulauan Andaman, serta ada juga yang bermuara di sebelah timur Pulau Natuna (Peta 1). Sungai-sungai tersebut adalah (Voris 2000:1164)

- a. Sungai Simpang Kanan (Tamiang), Aceh
- b. Sungai Wampu, Sumatera Utara
- c. Sungai Panai (Barumon), Sumatera Utara
- d. Sungai Rokan, Riau
- e. Sungai Kampar, Riau
- f. Sungai Inderagiri (Kuantan), Riau

- g. Sungai Batanghari (Sumatera Barat-Jambi)
- h. Sungai Musi (Sumatera Selatan)

Pada sungai-sungai tersebut telah ditemukan situs arkeologi periode paleolitik hingga neolitik. Situs-situs bukit kerang ditemukan di pesisir timur Sumatera bagian utara dan berada di sekitar Sungai Wampu dan Sungai Simpang Kanan (Tamiang). Situs Bukit Kerang Pangkalan (Aceh Tamiang, Aceh) merupakan salah satu situs yang berada di sekitar aliran sungai Simpang Kanan (Tamiang). Situs bukit kerang lainnya yang berada di sekitar aliran Sungai Wampu adalah Situs Bukit Kerang Pasar VIII Sukajadi, Situs Bukit Kerang Pasar III Dondong, dan Situs Bukit Kerang Dusun V Paya Rengas (Langkat, Sumatera Utara). Satu situs bukit kerang lain di sekitar Sungai Wampu juga ditemukan di Tandem Hilir (Deli Serdang, Sumatera Utara) (Peta 2).

Pada situs-situs bukit kerang tersebut ditemukan adanya artefak-artefak berperiode mesolitik dan menunjukkan pengaruh budaya Hoabinh. Artefak batu *Sumateralith* merupakan temuan menjadi salah satu penandanya. Hasil pentarikhan situs di pesisir tersebut berada pada rentang waktu berkisar  $12.885 \pm 131 \text{ bp}^{**}$  sampai  $7.340 \pm 360 \text{ bp}$  (Boedhisampurno dan Filippis 1991:5). Penelitian yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Sumatera Utara di Bukit Kerang Pangkalan juga menunjukkan hasil pentarikhan yang sama dengan hasil penelitian terdahulu, yaitu 12.000-3.000 bp (Wiradnyana 2011:115).

Situs-situs bukit kerang merupakan gambaran kondisi situs arkeologi di wilayah pesisir. Penelitian untuk menelusuri keberadaan situs arkeologi di wilayah hulu sungainya juga telah dilakukan. Salah satunya adalah adanya kesamaan budaya yang ditemukan di hulu sungai Wampu, tepatnya di Bukit Lawang. Pada lokasi tersebut ditemukan Gua Kampret dan Gua Marike dan memiliki budaya yang sama yaitu Hoabinh yang ditunjukkan dengan adanya temuan kapak batu *Sumateralith*. Lokasi lain yang menggambarkan kesamaan budaya antara pesisir dan pedalaman juga ditemukan aliran sungai Belumai, Kabupaten Deli Serdang, Sumatera Utara. Pada aliran sungai tersebut ditemukan Situs Bukit Kerang Percut di pesisir dan Gua Rampah Penen di pedalaman (hulu). Artefak yang ditemukan juga menunjukkan budaya Hoabinh (Wiradnyana 2012) (lihat juga Peta 2)

---

\*\* bp (before present) artinya sebelum sekarang. Untuk penulisan pertanggalan yang belum dikalibrasi menggunakan huruf kecil (bp), ketika sudah dikalibrasi ditulis dengan huruf besar (BP)

Setiawan (2014) telah melakukan penelitian di hulu sungai Simpang Kanan (Tamiang) sebagai upaya menjajaki adanya situs arkeologi yang mungkin terkait dengan keberadaan Situs Bukit Kerang Pangkalan (Aceh Tamiang, Aceh). Pada penelitian tersebut diperoleh data adanya empat buah gua, namun tidak ada indikasi pemanfaatannya sebagai hunian. Temuan artefaktual juga tidak ditemukan pada gua-gua tersebut.

Salah satu temuan menarik di wilayah pedalaman Sumatera bagian utara adalah Situs Loyang Mendale dan Loyang Ujung Karang (Aceh Tengah, Aceh). Kedua situs ini berada di pinggiran danau Laut Tawar yang merupakan hulu sungai Peusangan yang bermuara di pesisir timur Sumatera. Temuan di kedua situs tersebut menunjukkan adanya hunian yang intensif setidaknya sejak 8.000 bp dan bercorak budaya Hoabinh. Pada situs tersebut juga ditemukan adanya *manuport* berupa cangkang kerang laut yang merupakan 'komoditas' wilayah pesisir (Wiradnyana 2016:132-133). Penelitian lanjutan untuk menjajaki ada tidaknya situs arkeologi di sepanjang Sungai Peusangan telah dilakukan namun belum mendapatkan situs arkeologi yang dapat menjawab masalah hubungan pedalaman dengan pesisir timur Sumatera. Penelitian pada tiga aliran sungai lain yang berhulu di sekitar wilayah Aceh Tengah, yaitu Kreung Aceh, Wih Delung dan Sungai Jambuaye telah dilakukan namun belum juga dapat memberikan gambaran tentang hubungan hulu-hilir. Gua-gua yang ditemukan berpotensi dijadikan sebagai lokasi hunian namun tidak ditemukan adanya indikasi pemanfaatan sebagai hunian pada periode prasejarah (Setiawan 2013:77 Peta 3).

Situs arkeologi yang ditemukan di bagian utara Pulau Sumatera menunjukkan adanya kecenderungan penggunaan situs terbuka di wilayah pesisir dan menggunakan gua sebagai hunian di wilayah pedalaman. Namun, tidak menutup kemungkinan adanya situs-situs terbuka juga digunakan di wilayah pedalaman atau di wilayah 'antara'.

Temuan periode paleolitik di Sumatera bagian utara, sampai saat ini baru ditemukan dua situs, yaitu Sungai Muzoi, Pulau Nias, Sumatera Utara dan Hulu Sungai Kuantan (Sungai Lembu). Pada kedua lokasi tersebut ditemukan alat-alat batu paleolitik berupa kapak perimbas dan kapak penetak. Temuan tersebut berada pada bagian pinggir sungai dan pada situs terbuka. Tarikh pertanggalan untuk kedua situs ini juga belum diperoleh (Wiradnyana 2011:9-17, lihat Peta 4).

Salah satu sungai yang juga berada di wilayah Sumatera Barat dan Riau yang memiliki temuan situs arkeologi adalah Batang Sinamar. Batang (Sungai) Sinamar memiliki hulu di bagian utara, Kabupaten Agam dan mengalir ke selatan hingga ke

wilayah Sijunjung dan menjadi hulu sungai Inderagiri (Kuantan) yang bermuara di pesisir timur Sumatera (Peta 4). Pada penelitian yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Medan sejak tahun 2010 hingga 2015 di Kabupaten Lima Puluh Kota dan Kabupaten Tanah Datar ditemukan adanya gua-gua yang berpotensi sebagai hunian. Kandungan arkeologis yang ditemukan berada pada periode paleometalik hingga periode kolonial (Susilowati dkk, 2012a; Susilowati dkk, 2012b, Susilowati dkk, 2014).

DAS Batang Sinamar merupakan salah satu daerah yang berpotensi untuk ditemukannya situs arkeologi dari periode pra-neolitik (mesolitik dan paleolitik). Asumsi tersebut muncul dengan memperhatikan adanya temuan-temuan yang cukup tua, antara 80.000-60.000 bp dan salah satunya teridentifikasi sebagai *Homo sapiens*. Hal itu terungkap pada penelitian fosil-fosil yang ditemukan oleh Eugene Dubois pada tahun 1889 di Gua Lida Ajer, Gua Sibrambang, dan Gua Jambu. Ketiga gua tersebut berada dekat dengan Batang Sinamar (Hooijer 1947; Vos 1983; Aziz dkk,1995; Vos 2014; Setiawan, dan Susilowati 2016: 1-19).

## **Sungai dan Prospek Penelitian Arkeologi di Wilayah Sumatera Bagian Utara**

Penelitian arkeologi yang telah dilakukan di wilayah Sumatera bagian utara telah menemukan beberapa data terkait dengan keberadaan situs di sekitar aliran sungai. Beberapa di antaranya telah dapat memberikan gambaran tentang adanya pemanfaatan sungai sebagai sarana kontak antara wilayah pesisir dan pedalaman. Walaupun belum sepenuhnya dapat menjawab pertanyaan akan bagaimana pola hubungan yang terjadi, tetapi hal itu merupakan data dasar yang dapat dikembangkan lagi.

Sampai saat ini, pencarian situs-situs arkeologi ‘baru’ di wilayah Sumatera bagian utara masih terkonsentrasi pada lokasi sungai-sungai yang bermuara di Pantai Timur Sumatera (Peta 5). Hal ini sangat dipengaruhi oleh teori migrasi yang memberikan perspektif bahwa nenek moyang bangsa Indonesia berasal dari Asia Daratan yang bergerak dari utara ke selatan melalui Semenanjung Tanah Melayu (Malaysia) dan melalui Kepulauan Taiwan, Filipina, dan baru masuk ke Nusantara. Oleh karena itu, wilayah yang mungkin menjadi lokasi tujuannya adalah pesisir timur Sumatera.

Penelitian yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Sumatera Utara dan IRD Perancis di Gua Togi Bogi, Gua Togi Ndrawa (Pulau Nias) memberikan gambaran tentang adanya pengaruh budaya Hoabinh. Temuan lain di Pulau Nias yang berada di

sebelah barat Sumatera Utara menunjukkan adanya bukti adanya tinggalan periode paleolitik (Wiradnyana 2011:9-13). Selain itu, Pulau Mentawai (Sumatera Barat) juga memberikan gambaran tentang adanya tinggalan budaya yang berasal dari tradisi masa prasejarah. Dengan itu, sangat perlu untuk dilakukan penelusuran jejak hunian pada masa prasejarah di wilayah pesisir barat Sumatera. Sebagai bahan acuan penemuan lokasi-lokasi tersebut dapat digunakan alur-alur sungai yang bermuara di pesisir barat Sumatera dengan hulu yang dekat dengan himpunan/sebaran situs arkeologi yang telah ditemukan dari penelitian-penelitian terdahulu.

## Penutup

Bukti adanya situs-situs arkeologi prasejarah di wilayah Sumatera bagian utara yang berkembang di daerah aliran sungai telah banyak ditemukan. Namun, masih terkonsentrasi pada sungai yang bermuara ke pesisir timur. Untuk memperoleh gambaran yang lebih lengkap tentang periode prasejarah di Sumatera bagian utara, penelitian-penelitian pada daerah aliran sungai yang bermuara ke pesisir barat juga harus dilakukan. Hal inilah yang menjadi tantangan ke depan untuk menemukan situs-situs arkeologi prasejarah di pesisir barat Sumatera.

## Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Pak Ketut Wiradnyana atas arahan dan diskusinya serta penggunaan data yang ada pada tulisan ini. Tak lupa juga, kepada Mbak Nengghih Susilowati yang mengizinkan penggunaan beberapa data penelitian terutama pada penelitian gua-gua di Kabupaten Lima Puluh Kota dan Kabupaten Tanah Datar, Sumatera Barat.



## Daftar Pustaka

Aziz, Fachroel, Paul Yves Sondaar, John De Vos, Gerrit Dirk Van Den Bergh, Sudijono. 1995. 'Early Dispersal of Man on Islands of the Indonesian Archipelago: Facts and Controls', dalam *Anthropol. Sci.* 103(4), hlm. 349-368.

- Hoojjer, Dirk A. 1947. "On Fossil and Prehistoric Remains of Tapirus from Java, Sumatera and China", dalam *Zoologische Mededeelingen Museum Leiden* 27, hlm. 253-299.
- Olsen, Brad. 2004. *Sacred Places Around the World: 108 Destinations*. Second. Consortium of Collective Consciousness. [www.cccpublishing.com](http://www.cccpublishing.com); [www.bradolsen.com](http://www.bradolsen.com); [www.stompers.com](http://www.stompers.com).
- Setiawan, Taufiqurrahman. 2013. "Permukiman Gua di Kabupaten Bener Meriah (Sebuah Analisis Pendahuluan)", dalam *Berkala Arkeologi Sangkhakala* Vol. 16 No. 1:60-77.
- , 2014. Survei Arkeologi di Hulu Tamiang, Aceh Tamiang, Aceh. *Laporan Penelitian Arkeologi* (tidak diterbitkan)
- Setiawan, Taufiqurrahman dan Ningsih Susilowati 216. "Prospek penelitian gua-gua di Sumatera Barat" dalam *Sumatera Barat: Catatan Sejarah dan arkeologi*, Medan: Bina Media Perintis.
- Susilowati, Nengghih, Taufiqurrahman Setiawan, Dyah Hidayati, dan Eny Chrityawaty. 2012a. "Penelitian Gua dan Ceruk di Kecamatan Luak dan Harau, Kabupaten Lima Puluh Kota, Provinsi Sumatera Barat" dalam *Berita Penelitian Arkeologi* No.27:96-121 Medan: Balai Arkeologi Medan.
- Susilowati, Nengghih, 2014. Laporan Penelitian Arkeologi di Kabupaten Tanah Datar, Sumatera Barat. *Laporan Penelitian Arkeologi*(tidak diterbitkan).
- Susilowati, Nengghih, Taufiqurrahman Setiawan, dan Dyah Hidayati, 2012b. "Penelitian Gua dan Ceruk di Kecamatan Luak dan Harau, Kabupaten Lima Puluh Kota, Provinsi Sumatera Barat" *Laporan Penelitian Arkeologi* (tidak diterbitkan)
- Voris, Harold K. 2000. "Maps of Pleistocene sea levels in Southeast Asia: shorelines, river systems and time durations", *Journal of Biogeography* 27:1153-1167.
- Vos, John De. 1983. "The Pongo-faunas from Java and Sumatera and Their Significance for Biostratigraphical and Paleoecological Interpretation". *Proceeding of the Koninklijke Netherlandse Akademik van Wetwshappen*, Series B, hlm. 417-425.
- Vos, John De. 2014. "The History of Paleoanthropological Research in Asia: Reason and Priorities for Future Cooperation in Research and Preservation of Sites and Collections", dalam Nuria Sanz (ed) *Human Origin Sites and The World*

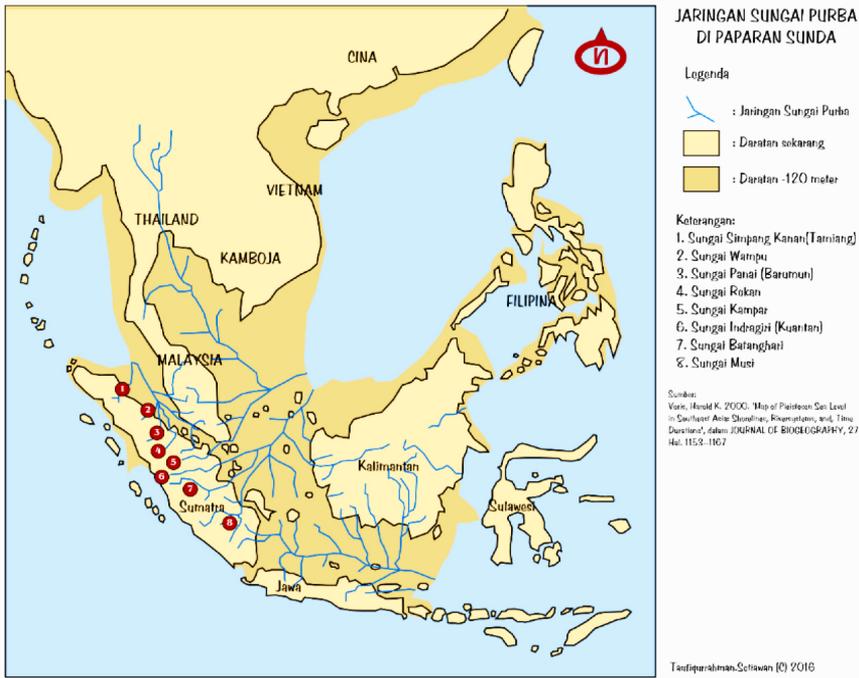
*Heritage Convention in Asia*. France: United Nations Educational, Scientific, and Culture Organization, hlm. 68-82.

Wiradnyana, Ketut. 2011. *Prasejarah Sumatera Bagian Utara: Kontribusinya Pada Kebudayaan Kini*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

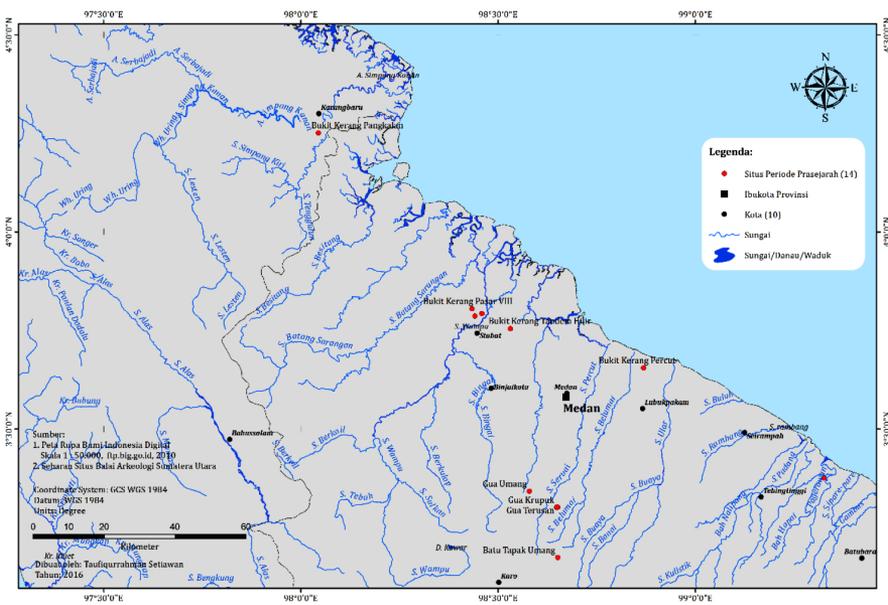
----- . 2012. “Sebaran *Sumateralith* Sebagai Indikasi Jarak dan Ruang Jelajah Pendukung Hoabinh”, dalam *Berkala Arkeologi Sangkhakala* (Balai Arkeologi Medan) 15 (2):209-223.

Wiradnyana, Ketut 2016. Hoabinhian and Austronesia: The Roof of Diversity in the Western Part of Indonesia dalam *European Scientific Journal* Vol. 12, No. 32 (2016). <http://www.eujournal.org/index.php/esj/article/view/8388>

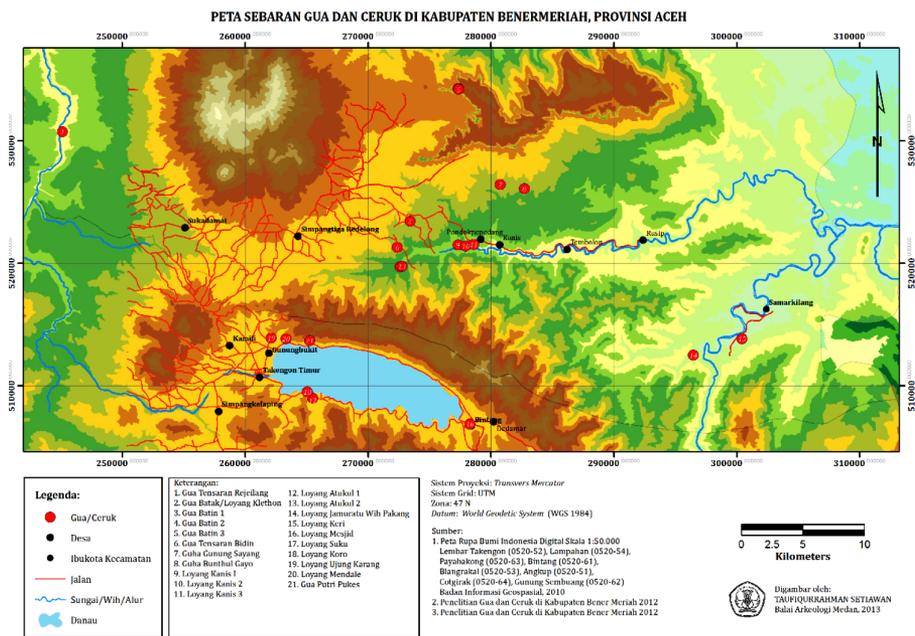
Sungai-Sungai Sumatera Bagian Utara dan Situs Prasejarahya



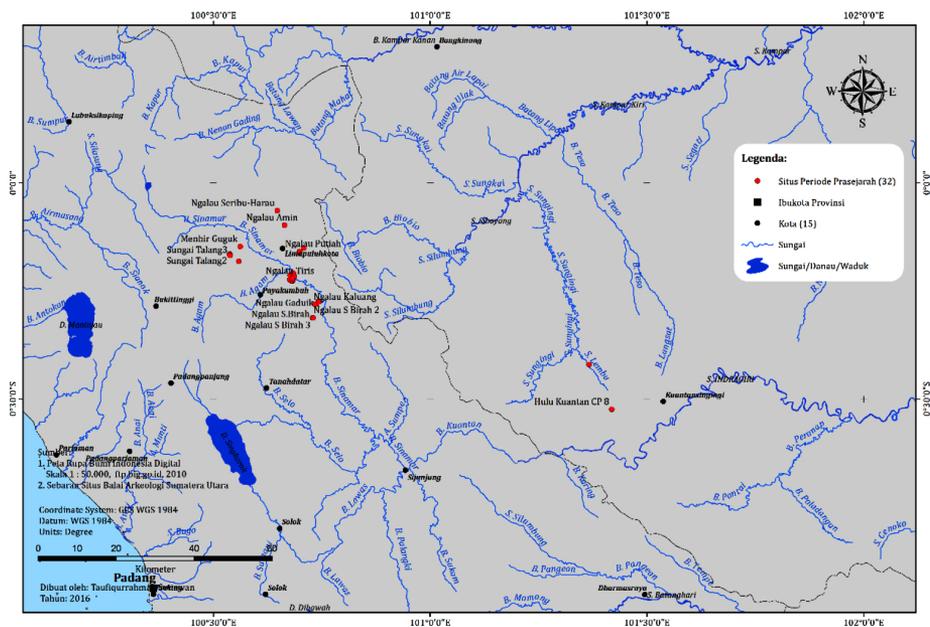
Peta 1. Jaringan Sungai Purba di Paparan Sunda pada kala Pleistosen



Peta 2. Sebaran situs arkeologi di sekitar aliran Sungai Simpang Kanan (Tamiang), Sungai Wampu, dan situs sejenis di Sumatera Utara

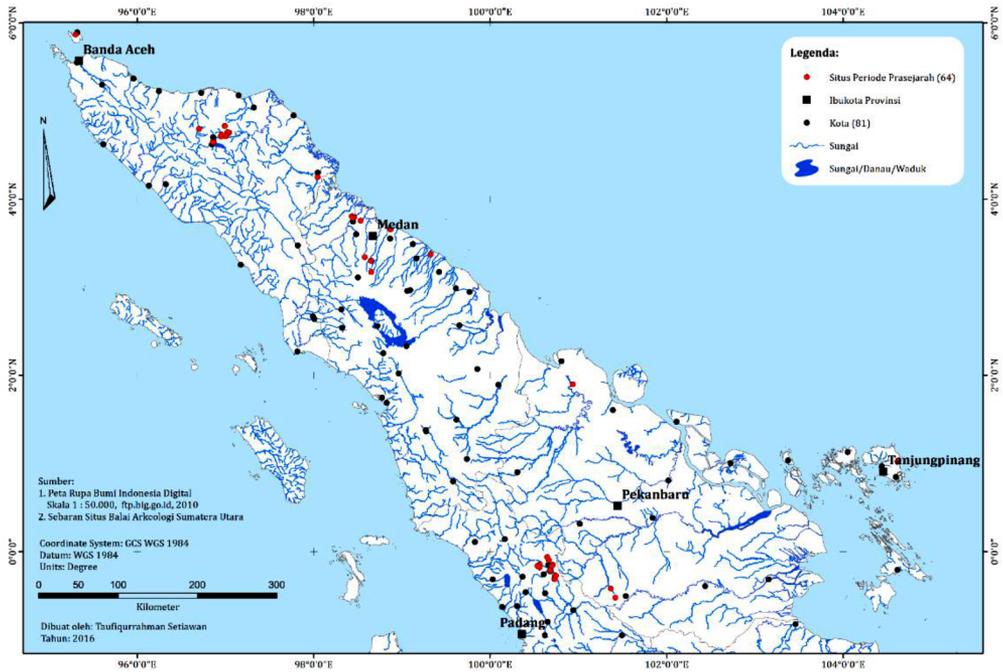


Peta 3. Peta sebaran gua di Aceh Tengah dan Bener Meriah, Aceh



Peta 4. Peta lokasi Situs Paleolitik Hulu Kuantan dan sebaran gua-gua di sekitar Batang Sinamar, Sumatera Barat

*Sungai-Sungai Sumatera Bagian Utara dan Situs Prasejarah*



**Peta 5. Sebaran situs arkeologi prasejarah di Sumatera bagian utara dan jaringan sungainya**



# SUNGAI DAN KEBUDAYAAN AWAL DI PEDALAMAN KALIMANTAN TIMUR

*Bambang Sugiyanto\**

## **Pendahuluan**

Sampai pertengahan milenium ini, belum banyak situs prasejarah yang diteliti di Kalimantan. Pulau yang besar dan luasnya hampir lima kali Pulau Jawa ini seperti raksasa yang sedang terlelap tidur. Padahal berdasarkan hasil penelitian arkeologi diketahui bahwa penghunian manusia prasejarah sudah ada di Gua Niah (Serawak, Malaysia) sekitar 40.000 tahun lalu (Harrison 1975:161). Kronologi hunian manusia prasejarah di Gua Niah ini sampai sekarang masih menjadi kronologi tertua, meskipun banyak yang memperdebatkannya. Paling tidak poin penting tentang penghunian manusia prasejarah di Kalimantan bahkan menduduki posisi “tertua” di Nusantara untuk saat ini.

Hasil penelitian berikutnya di wilayah Sabah bagian timur, memperlihatkan indikasi hunian manusia prasejarah di situs Danau Tingkayu sekitar 28.000 tahun lalu (Bellwood 2000:263). Lalu bagaimana dengan penghunian manusia prasejarah di wilayah Kalimantan di negara Indonesia? Penemuan situs *rock-art* di Liang Kaung oleh Fage dan Chazine (Fage 2010:25-36), seolah membuka “tabir” misteri kebudayaan prasejarah di Kalimantan. Mereka berdua kemudian mengembangkan penelitian survei ke kawasan karst di pedalaman Kalimantan Timur, khususnya di wilayah Kabupaten Kutai Timur. Hasil kerja keras mereka sejak tahun 1992 sampai sekarang, menghasilkan temuan yang sangat spektakuler. Kalimantan yang tidak pernah terdengar di kancah dunia arkeologi prasejarah, tiba-tiba muncul dengan

---

\* Balai Arkeologi Kalimantan Selatan, Jl. Gotong Royong II RT. 03/RW 09, Banjar Baru, Kalimantan Selatan, [bsugiyanto67@gmail.com](mailto:bsugiyanto67@gmail.com)

situs-situs budaya *rock-art* yang sangat fenomenal. Temuan situs budaya *rock-art* pertama adalah Gua Mardua, yang berada di pegunungan karst di Desa Pengadan, yang berada di tepi Sungai Baay (Muara Bulan), yang bermuara di Selat Makassar.

Dari situs Gua Mardua, penemuan berlanjut terus hingga saat ini. Tidak kurang dari lima puluh situs budaya *rock-art* ditemukan pada kawasan karst yang berada di wilayah dua kabupaten, yaitu Kutai Timur dan Berau. Budaya *rock-art* Kalimantan Timur ini mempunyai bentuk yang agak berbeda dengan temuan sejenis pada beberapa situs lainnya di Indonesia bagian timur, seperti Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Kepulauan Maluku, dan Papua. Jenis gambar “telapak tangan atau cap tangan” menjadi jenis yang paling banyak ditemukan di pedalaman Kalimantan Timur, dengan penambahan unsur di dalamnya sehingga membedakan dengan gambar telapak tangan di tempat lainnya.

Selain itu, juga terdapat indikasi “kemaritiman” pada budaya *rock-art* di pedalaman Kalimantan Timur ini. Indikasi ini lah yang menjadi dasar penulisan artikel ini, yaitu untuk menjelaskan tentang peranan sungai pada perkembangan kebudayaan awal di pedalaman Kalimantan Timur.

Permasalahan utama yang akan dibahas dalam artikel ini adalah:

1. Bagaimana peran sungai dalam perkembangan budaya maritim di Kalimantan Timur pada masa lalu?
2. Apa indikasi “kemaritiman” yang ditemukan pada budaya *rock-art* di Kalimantan Timur?
3. Bagaimana gambar perahu tersebut bisa muncul pada kawasan karst di Pedalaman Kalimantan Timur?

Untuk dapat mengungkapkan permasalahan yang diajukan di atas, maka dalam penelitian ini akan digunakan metode penelitian induktif deskriptif. Metode penelitian ini akan menggunakan data hasil penelitian dan pengamatan langsung di lapangan, kemudian digeneralisasikan dengan data tambahan dari studi pustaka sehingga menghasilkan satu kesimpulan yang dapat dipertanggungjawabkan, serta sesuai dengan kaidah ilmiah yang berlaku.

## **Hasil Penelitian dan Pembahasan**

Kawasan karst Sangkulirang Mangkalihat yang berada di wilayah Kabupaten Berau dan Kutai Timur, merupakan daerah hulu dari beberapa sungai seperti Sungai Marang, Sungai Lesan (nama lain adalah Sungai Kelay), dan Sungai Karang (dengan anak sungainya bernama Sungai Baay atau Sungai Muara Bulan). Di sepanjang ketiga sungai di atas banyak ditemukan situs budaya *rock-art* yang sangat khas, yang diperkirakan berada pada kisaran 12.000-5.000 tahun lalu (Setiawan 2008:128).

Ketiga sungai tersebut kemudian bermuara di Selat Makassar dengan lokasi yang berbeda, yaitu Teluk Kaliorang, Tanjung Redeb, dan Bengalon. Secara kebetulan, hanya situs budaya *rock-art* yang ada di sekitar Sungai Karang mempunyai data temuan yang berkaitan erat dengan indikasi “kemaritiman” pada masa prasejarah. Sementara pada kawasan karst yang berada di sekitar Sungai Bengalon dan Sungai Kelay, sampai tulisan ini dibuat belum menunjukkan indikasi data kemaritiman. Selain sebagai sumber mata air untuk sungai-sungai besar yang mengalir ke pantai timur Kalimantan (Sangkulirang, Tanjung Redeb, dan Bengalon), kawasan karst Sangkulirang Mangkalihat juga menjadi sumber air bagi kehidupan sebagian besar masyarakat adat yang tinggal di sekitarnya. Sebagian besar masyarakat tradisional itu sangat tergantung pada keberadaan sumber air pada beberapa tegalan atau kolam karst yang ada, sebagai sumber air untuk menjaga kelangsungan hidup mereka.

Hasil penelitian Fage, Chazine, dan Pindi Setiawan sejak tahun 1992 sampai 2003, memperlihatkan betapa pesatnya budaya *rock-art* berkembang di pedalaman Kalimantan Timur. Setidaknya ditemukan 38 situs budaya *rock-art* pada kawasan karst di wilayah kabupaten Kutai Timur dan Berau. Sedikitnya ditemukan 1.938 gambar “telapak tangan atau cap tangan” negatif (*negatif hand-printing*) dan 265 gambar lainnya yang diwarnai dengan berbagai rona di lokasi ini, belum termasuk puluhan gambar dengan warna hitam yang lainnya (Fage dan Chazine 2010:21).

Gambar yang menjadi fokus penelitian di sini adalah gambar-gambar perahu yang diterakan pada dinding Gua Mardua dan Liang Sara. Kedua situs budaya *rock-art* ini secara kebetulan berada di lokasi karst yang dekat dengan Sungai Karang dan anak sungainya, yaitu Sungai Muara Bulan (Sungai Baay). Gambaran perahu di Gua Mardua lebih banyak jumlah dan jenisnya dibandingkan yang ada di Liang Sara. Gambaran perahu di Gua Mardua berasal dari perahu kuno sampai perahu modern, sementara di Liang Sara hanya ada penggambaran perahu layar tradisional.

Gua Mardua berada pada kawasan karst Batu Pengadan di Desa Pengadan. Lokasi gua berjarak sekitar 2 kilometer dari Desa Pengadan pada sisi timur. Gua Mardua ini merupakan lokasi favorit masyarakat Desa Pengadan dalam mengisi liburan sekolah atau lebaran. Banyaknya pengunjung ini menyebabkan dinding Gua Mardua penuh dengan coret-coretan valdalisme yang sangat merusak (Lukito dan Susanto 2002:14-15). Gambar-gambar perahu di Gua Mardua pertama kali dilihat dan diceritakan oleh Arnoult Seveau tahun 1986. Arnoult kemudian menceritakan penemuan tersebut pada Chazine dan Fage, dan pada tahun 1994 mereka berdua mengunjungi Gua Mardua serta menemukan gambar telapak tangan dengan warna merah yang pertama di Pulau Kalimantan (Fage 2010:55-70:Chazine 2005:219-230).

Liang Sara merupakan salah satu dari 4 situs prasejarah yang ada di kompleks Batu Kambing. Sungai terdekat dengan situs adalah Sungai Gadur yang airnya jernih dan banyak ikannya. Sungai Gadur ini merupakan anak Sungai Karangan yang bermuara di Teluk Sangkulirang dengan nama Sungai Baay (Muara Bulan). Situs Liang Sara mempunyai 3 teras, masing-masing mempunyai mulut gua dan yang terbesar adalah teras gua yang paling atas. Gambar dinding yang ada di Liang Sara berada di teras kedua, sebuah cerita perburuan berupa gambar busur panah, anak panah, dan gambar rusa bertanduk yang tertancap anak panah. Pada teras gua ketiga (156 meter dpl), terdapat gambar arang berupa perahu layar, ikan dan sosok khas Dayak dengan membawa senjata (Setiawan tt:12-16).

Gambar-gambar perahu yang ditemukan pada dinding Gua Mardua ada sekitar 13 buah, terdiri dari 3 gambar perahu tradisional, 9 gambar perahu layar dengan motif penggambaran baru, dan 1 gambar perahu dengan mesin uap (Sugiyanto 2010:212). Gambar perahu yang ada pada dinding Gua Mardua diperkirakan merupakan hasil karya manusia prasejarah pada masa kepulauan. Maksudnya, gambar-gambar itu dibuat pada zaman pulau-pulau seperti Sumatera, Jawa, dan Kalimantan terpisah dengan benua Asia seperti saat ini. Gambar perahu ini dibuat oleh penghuni kedua Gua Mardua, setelah penghuni pertama yang membuat gambar-gambar “telapak tangan atau cap tangan” yang dilukiskan dengan warna merah. Lokasi kedua kelompok gambar di atas memang berbeda, kelompok gambar telapak tangan berada pada dinding gua yang ada di depan pintu masuk Gua Mardua yang berukuran lebih besar. Sementara kelompok gambar perahu lama berada pada kedua dinding pada lorong Gua Mardua yang mengarah ke pintu masuk kedua yang lebih kecil

ukurannya. Lukisan gambar telapak tangan berada pada ketinggian sekitar 4 meter dari permukaan tanah. Sementara gambar-gambar perahu berada pada dinding gua yang lebih rendah (Sugiyanto 2010:213-214)

Gambar-gambar yang ada pada Gua Mardua menunjukkan adanya tahapan penghunian gua yang berkesinambungan. Gua Mardua merupakan salah satu dari sekian banyak situs budaya *rock-art* yang ada di pedalaman Kalimantan Timur. Bukti hunian memang belum diketahui dengan pasti, tapi keberadaan gambar-gambar tersebut jelas membuktikan adanya tahapan pemanfaatan gua yang berbeda waktunya. Periode awal ditandai dengan munculnya gambar-gambar cap tangan dan gambar lainnya dengan warna merah. Periode awal ini berlangsung sekitar akhir Plestosen. Kemudian pada masa yang kemudian ditandai dengan munculnya gambar-gambar perahu kuno, bahkan pada masa berikutnya muncul juga gambar perahu yang lebih modern lagi seperti perahu uap. Kemunculan gambar-gambar perahu pada Gua Mardua, merupakan tanda dari perubahan migrasi manusia dari berjalan kaki ke perjalanan dengan perahu. Selain di Gua Mardua, gambar perahu juga ditemukan di situs Gua Liang Sara (berjarak sekitar 40 km dari Gua Mardua).

Jenis perahu yang digambarkan pada dinding Gua Mardua, terdiri dari perahu kuno yang digerakan dengan dayung dan perahu dengan tenaga penggerak layar, serta yang terbaru perahu dengan tenaga penggerak mesin uap. Perahu yang digerakkan dengan “dayung” digambarkan dengan lebih dari satu penumpang dalam perahu tersebut. Sementara itu juga ada penggambaran yang cukup rumit, yaitu gambar seorang manusia di atas gambar perahu dengan perbedaan ukuran yang begitu berbeda. Gambar perahu dayung ini ada tiga buah yang terlihat jelas. Keberadaan gambar perahu dengan orang mendayung ini sangat erat hubungannya dengan migrasi bangsa-bangsa berpenutur bahasa Austronesia pada masa lalu. Perahu berdayung seperti ini menjadi alat transportasi utama pada masa prasejarah. Dengan menggunakan perahu berdayung ini, manusia prasejarah mempunyai daya jangkau atau daya jelajah yang lebih baik. Mereka bisa berpindah-pindah dari pulau satu ke pulau lainnya yang berdekatan, atau pun mereka dapat menjauhi hilir menuju ke hulu-hulu sungai atau pun sebaliknya dengan lebih nyaman dan cepat jika dibandingkan dengan perjalanan darat melalui hutan dan tepian sungai yang cukup lebat.

Bagaimana dengan hasil pengukuran terhadap budaya *rock-art* di Kalimantan sendiri, khususnya di kawasan Sangkulirang Mangkalihat? Sampai tulisan ini dibuat

belum ada informasi terkini mengenai kronologi tersebut. Dugaan sementara yang didasarkan pada beberapa persamaan dengan budaya *rock-art* dari Australia, yang dikembangkan oleh masyarakat Aborigin, dicurigai bahwa nenek moyang suku Aborigin ini berasal dari Kalimantan Timur. Budaya *rock-art* Kalimantan Timur dicurigai berkembang sekitar 13.000 tahun lalu, kemudian kelompok pendukung budaya ini bermigrasi ke Australia yang akhirnya menjadi suku Aborigin sekarang ini.

Sampai sejauh ini, belum ada penemuan arkeologi yang dapat digunakan untuk memastikan apakah benar gambar perahu-perahu kuno itu adalah perahu masyarakat Austronesia yang digunakan dalam bermigrasi di wilayah Kalimantan, khususnya bagian timur. Sementara itu berdasarkan persamaan dengan tipologi perahu yang berkembang di kawasan Mikro dan Polinesia, Liebner menyatakan bahwa beberapa garis besar perahu Austronesia adalah: pertama, adanya cadik dan katir. Kedua, perahu itu didasarkan pada perahu batangan yang ditingkatkan dengan satu atau lebih keping papan. Hasil penelitian yang mendalam tentang navigasi tradisional di kawasan Mikro dan Polinesia membuktikan bahwa suku-suku berpenutur bahasa Austronesia pada masa lalu telah berhasil mengembangkan dan menciptakan sistem navigasi yang mantap. Orientasi pelayaran di laut dilakukan dengan menggunakan pelbagai tanda alam yang berbeda-beda, dan memakai teknik perbintangan yang sangat khas, yang dinamakan “*star path navigation*” (Liebner 2005:64).

Untuk memastikan apakah gambar-gambar perahu yang ditemukan di Gua Mardua dan Liang Sara adalah gambaran perahu masyarakat Austronesia yang bermigrasi ke Kalimantan, masih perlu dilakukan studi perbandingan terhadap gambar-gambar perahu Austronesia yang ada pada kawasan budaya manusia berpenutur bahasa Austronesia lainnya. Studi perbandingan ini akan lebih bisa mengarahkan interpretasi terkait keberadaan gambar-gambar perahu kuno yang ada pada beberapa situs budaya *rock-art* di Kalimantan, Indonesia, dan Asia Tenggara pada umumnya. Selain itu, penelitian perbandingan seperti ini juga dapat digunakan untuk menjawab pertanyaan terkait berapa kelompok manusia prasejarah yang pernah masuk ke Kalimantan pada masa lalu.

## **Penutup**

Hasil pembahasan di atas jelas menunjukkan bahwa keberadaan gambar perahu kuno pada dinding Gua Mardua dan Liang Sara adalah bukti peninggalan nenek moyang kita yang pernah tinggal di dalam gua-gua pada ribuan tahun lalu. Mereka adalah masyarakat prasejarah yang sudah mengenal teknologi pembuatan perahu sederhana, yang bisa membawa mereka berpindah tempat melalui pesisir pantai dan sungai-sungai. Kemampuan membuat dan menggunakan perahu ini yang membawa mereka bisa sampai di kawasan karst di bagian hulu Sungai Baay (Muara Bulan). Diperkirakan mereka bergerak dari daerah pesisir pantai kemudian masuk melalui teluk Sangkulirang terus melayari Sungai Baay sampai di Gua Mardua dan Liang Sara. Peran Sungai Muara Bulan (Baay) dalam perkembangan budaya maritim sudah terlihat dari zaman prasejarah, yaitu pada saat terjadinya persebaran bangsa-bangsa perpenutur bahasa Austronesia di Nusantara dan Kalimantan Timur.

Kelompok masyarakat prasejarah berbahasa Austronesia inilah yang membawa teknologi perahu (budaya maritim) masuk ke Kalimantan Timur dan yang kemudian berkembang pesat menjadi beberapa sub suku Dayak dengan berbagai bentuk perahu yang dikembangkannya. Pendapat ini mempunyai dukungan dari adanya persamaan bentuk gambar perahu yang ada di Gua Mardua dengan yang baru-baru ini ditemukan di Liang Kacamata 1 pada Kawasan Karst Mantewe, Kabupaten Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan (Sugiyanto dkk. 2016). Apakah persamaan tersebut hanya sekedar “kebetulan” saja atau memang ada hubungan budaya yang erat pada masa lalu, hal ini masih memerlukan serangkaian kegiatan penelitian yang lebih mendalam.



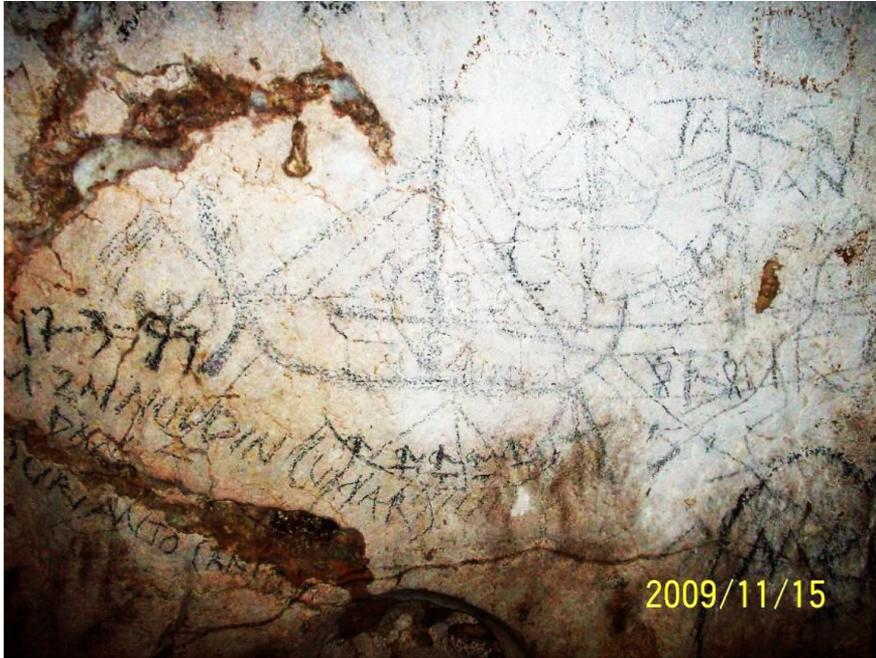
## **Daftar Pustaka**

- Bellwood, Peter. 2000. *Prasejarah Kepulauan Indo-Malaysia*. Edisi Revisi. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Chazine, Jean-Michel. 2005. “Rock Art, Burials, and Habitations: Caves in East Kalimantan”, in *Asian Perspectives* Vol. 44 no. 1:219-230. Hawaii University Press.

- Fage, Luc-Henry & Jean-Michel Chazine. 2010. "Prologue: A Scientific and Human Adventure", dalam Luc-Henry Fage dan Jean-Michel Chazine (eds) *Borneo Memory of the Caves*. Le Kalimanthrope.
- Fage, Luc-Henry. 2010. "The 1988 Expedition: The Borneo Crossing", dalam Luc-Henry Fage dan Jean-Michel Chazine. *Borneo Memory of the Caves*. Le Kalimanthrope, hlm. 25-36.
- Fage, Luc-Henry. 2010. "The 1995 Mission: On the Trail of Prehistory", dalam Luc-Henry Fage dan Jean-Michel Chazine. *Borneo Memory of the Caves*. Le Kalimanthrope, hlm. 55-70.
- Harrison, Tom. 1975. "Early Dates for Seated Burial and Burial Matting at Niah Caves, Serawak", dalam *Asian Perspectives* 18:161-165.
- Liebner, Horst H. 2005. Perahu-perahu Tradisional Nusantara: Suatu Tinjauan Sejarah Perkapalan dan Pelayaran", dalam Edi Sedyawati (ed.) *Eksplorasi Sumber daya Budaya Maritim*. Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Non Hayati, Badan Riset Kelautan dan Perikanan, Departemen Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, hlm. 53-124.
- Lukito, Nugroho Harjo dan Nugroho Nur Susanto. 2002. "Survei Eksploratif Pantai Timur Kabupaten Paser dan Kabupaten Kutai Timur, Kalimantan Timur", *Laporan Penelitian Arkeologi*. Banjarmasin: Balai Arkeologi Banjarmasin. Tidak diterbitkan.
- Sugiyanto, Bambang. 2010. "Gambar Cadas di Gua Mardua, Kalimantan Timur", dalam *Naditira Widya* Vol. 4 no. 2:207-218.
- Sugiyanto, Bambang, Indah Asikin Nurani, Agustrihascaryo, Nugroho Nur Susanto, Abdurrasyid, dan Handoko, 2016. "Penelitian Eksploratif Gua-gua Prasejarah di Kawasan Bukit Lancip dan Sekitarnya, Desa Dukuhrejo, Kecamatan Mantewe, Kabupaten Tanah Bumbu, Provinsi Kalimantan Selatan". *Laporan Penelitian Arkeologi*. Banjarmasin: Balai Arkeologi Kalimantan Selatan. Tidak diterbitkan..
- Setiawan, Pindi. 2008. "Seni Rupa Prasejarah", dalam *Karst Kutai Timur: Potensi Pusaka Alam dan Budaya di Kawasan Karst Kabupaten Kutai Timur*. Sanggata: Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Kutai Timur, hlm. 122-157. Tidak diterbitkan.

-----, tt. *Senarai Gambar cadas Kutai Prasejarah*. Fakultas Ilmu Senirupa dan Desain, Institut Teknologi Bandung.

## LAMPIRAN GAMBAR



**Foto 1. Gambar tiga buah perahu yang dipenuhi dengan “vandalisme” di Gua Mardua. Gambar perahu yang paling bawah dengan motif beberapa orang di atasnya merupakan gambar perahu austronesia. Dua buah perahu di atasnya adalah perahu layar tradisional (Dok. Bambang Sugiyanto).**



**Foto 2. Gambar perahu austronesia lain di Gua Mardua  
(Dok. Bambang Sugiyanto)**



**Foto 3. Salah gambar tokoh manusia di atas perahu kecil di Gua Mardua, yang mempunyai kemiripan dengan yang ditemukan di Liang Kacamata (Kalsel).  
(Dok. Bambang Sugiyanto).**



**Foto 4. Gambar perahu lain di Gua Mardua  
(Dok. Bambang Sugiyanto)**



**Foto 5. Dua gambar perahu lain di Gua Mardua, pertama dekat dengan gambar telapak kaki, dan kedua di atas tulisan “dian”  
(Dok. Bambang Sugiyanto).**



**Foto 6. Gambar perahu austronesia berdampingan dengan perahu layar tradisional yang mirip pinisi Nusantara (Dok. Bambang Sugiyanto)**



**Foto 7. Gambar perahu yang ada pada Liang Sara (Dok. Pindi Setiawan)**



# SUMBER DAYA EKONOMI MARITIM DI PESISIR SELATAN PAPUA PADA MASA PERTENGAHAN – AKHIR HOLOSEN: TINJAUAN LINGKUNGAN

*Marlin Tolla\**

## **Pendahuluan**

Kependudukan di Papua pada masa prasejarah diperkirakan telah dilakukan sejak masa holosen di mana sekitar 40.000 BP penutur Austronesia pertama kali menduduki bagian pesisir Papua dibuktikan melalui temuan yang berhubungan dengan teknologi maritim seperti yang ditemukan di Huon Peninsula Papua New Guinea (Fagan1996:72). Bukti-bukti tersebut sekaligus membuktikan tentang pemberdayaan sumber daya maritim telah dimulai sejak masa pertengahan hingga akhir Holosen di daerah-daerah sekitar Oceania termasuk Papua.

Salah satu bukti kependudukan manusia prasejarah di pesisir selatan Papua ditandai dengan kehadiran berbagai jenis cangkang kerang, reptil dan ikan yang berasosiasi dengan temuan arkeologi lainnya seperti gerabah Lapita yang menunjukkan kependudukan pada masa pertengahan akhir holosen. Selain itu indikasi kependudukan pada masa pertengahan holosen didasarkan pada hasil pertanggalan karbon yang dilakukan di situs Karas yang menunjukkan kependudukan sekitar 6.000 BP- 3.000 BP (Mas'ud 2013).

---

\* Balai Arkeologi Papua, Jl. Isele, Waena Kampung, Jayapura 99358, [marlin\\_felle@yahoo.de](mailto:marlin_felle@yahoo.de)

Pemanfaatan sumber daya perairan tidak lepas dari beberapa faktor antara lain berlimpahnya sumber daya perairan, faktor iklim, temperatur serta implikasi lain yang memiliki pengaruh besar terhadap kualitas sumber daya perairan pada masa tersebut.

Masa Holosen adalah salah peristiwa geologi yang ditandai dengan berakhirnya zaman es. Pada masa pertengahan holosen (ca 6.000 BP-3.000 BP) kondisi iklim diperkirakan hangat dan lembab serta surutnya permukaan laut yang memicu terbentuknya pinggir pantai yang diikuti oleh munculnya hutan mangrove di sekitar pantai dan juga terumbu karang. Pada akhir holosen (3.000-0 BP) temperatur udara mengalami penurunan yang ditandai dengan suhu yang dingin di beberapa bagian di Pasifik termasuk Papua (Nunn 2007:44-47). Akibat yang ditimbulkan pada masa pertengahan-akhir holosen menjadi pemicu tumbuh kembangnya beberapa jenis tumbuhan bakau, molusca dan invertebrata di bagian pesisir dan juga pada laut dalam. Keadaan inilah yang menjadi magnet tersendiri bagi para imigran untuk mendatangi daerah-daerah pesisir yang dianggap dapat memberikan kehidupan pada masa tersebut (Dickonson 2001).

Pada masa holosen, naik-turunnya permukaan laut berdampak besar terhadap perubahan gaya hidup manusia prasejarah terutama terkait dengan wilayah tempat bermukim. Di masa ini ras Papua-Melanosoid berdiam dan menempati wilayah dataran tinggi yang terbebas dari dampak naiknya permukaan laut yang dibuktikan dengan ditemukannya sisa-sisa drainase yang diperkirakan berkaitan dengan kegiatan bercocok tanam di Situs Kuk Papua New Guinea sekitar 10.000 dan 6.000 BP (Golson & Hugs 1980).

Fenomena alam yang terjadi pada pertengahan masa holosen menyebabkan munculnya akses antara pantai utara Papua dan pulau-pulau lepas pantai di bagian pasifik barat yang berakibat pada meluasnya kependudukan di bagian pesisir Papua pada masa tersebut. Berdasarkan hal tersebut maka diperkirakan masa pertengahan holosen adalah masa di mana terjadi perubahan besar dalam proses migrasi di berbagai tempat di pesisir Papua yang tidak terlepas dari faktor-faktor yang berkaitan dengan dunia kemaritiman yang terus dilakukan hingga akhir holosen. Imigran seperti pendukung Austronesia yang dikenal memiliki keterampilan maritim serta ciri khas ekonomi yang berbasis laut diperkirakan telah bermigrasi ke Papua sekitar 4.000-5.000 BP. Penutur Austronesia diperkirakan bermigrasi dari Taiwan dan menduduki daerah-daerah pesisir Papua dan secara berangsur-angsur menyebar ke

daerah kepulauan di Pasifik khususnya di Kepulauan Bismarck di mana kebudayaan Lapita berasal (Kirch 1997a; Green 2003).

Kependudukan yang dilakukan oleh manusia prasejarah pada masa pertengahan – akhir holosen di pesisir selatan Papua dibuktikan melalui tinggalan arkeologi di beberapa situs yang secara administratif termasuk dalam wilayah Papua barat. Berkaitan dengan itu maka berikut ini akan diuraikan secara singkat temuan cangkang kerang yang diasumsikan sebagai salah satu bukti dari adaptasi maritim yang dilakukan pada masa lalu melalui hasil penelitian yang dilakukan di dua situs yaitu Situs Gua Sosoraweru (Sukandar, 2012) dan Situs Gua Karas yang diteliti dalam dua tahap penelitian (Suroto 2012, Mas'ud, 2013).

Pada tiga penelitian tersebut didapatkan beberapa data yang berkaitan dengan keberadaan jenis-jenis kerang yang ditemukan di beberapa lapisan selama ekskavasi berlangsung seperti yang akan diuraikan berikut ini:

### **1. Situs Gua Sosoraweru**

Secara administratif situs ini terletak di kampung Forir distrik Kokas, Kabupaten Fak-fak, Provinsi Papua-barat dan diteliti oleh tim dari Balai Arkeologi Jayapura pada tahun 2012 (Sukandar dkk. 2012). Adapun hasil ekskavasi yang didapatkan dari situs tersebut antara lain fragmen gerabah berhias dan tak berhias, serta di dominasi oleh temuan moluska laut, tulang ikan, dan tulang binatang. Adapun moluska yang ditemukan hampir di setiap spit terdiri dari jenis *gastropoda* dan *bivalvia*. Jenis *gastropoda* di dominasi oleh *strombidae sp* dan *neritidae sp*. Jenis *gastropoda* yang ditemukan dalam jumlah sedikit bahkan hampir tidak ditemukan pada beberapa lapisan tanah adalah jenis: *cymatiidae* dan *angariidae*. Pada kelas *bivalvia*, jenis *arcidae.sp* unggul dalam jumlah sangat banyak. Jenis *tridacnidae.sp* dan juga jenis *veneridae sp*. termasuk dalam kelompok yang sedikit ditemukan pada lapisan tanah yang ada.

### **2. Situs Gua Karas**

Data lainnya didapatkan dari hasil penelitian pada Situs Gua Karas di Kabupaten Kaimana. Situs ini merupakan salah satu situs prasejarah yang telah diteliti dalam dua tahap penelitian yakni pada tahun 2012 (Suroto dkk. 2012) dan 2013 (Mas'ud dkk. 2013). Selain moluska yang terdiri dari jenis *gastropoda* serta *bivalvia*, jenis

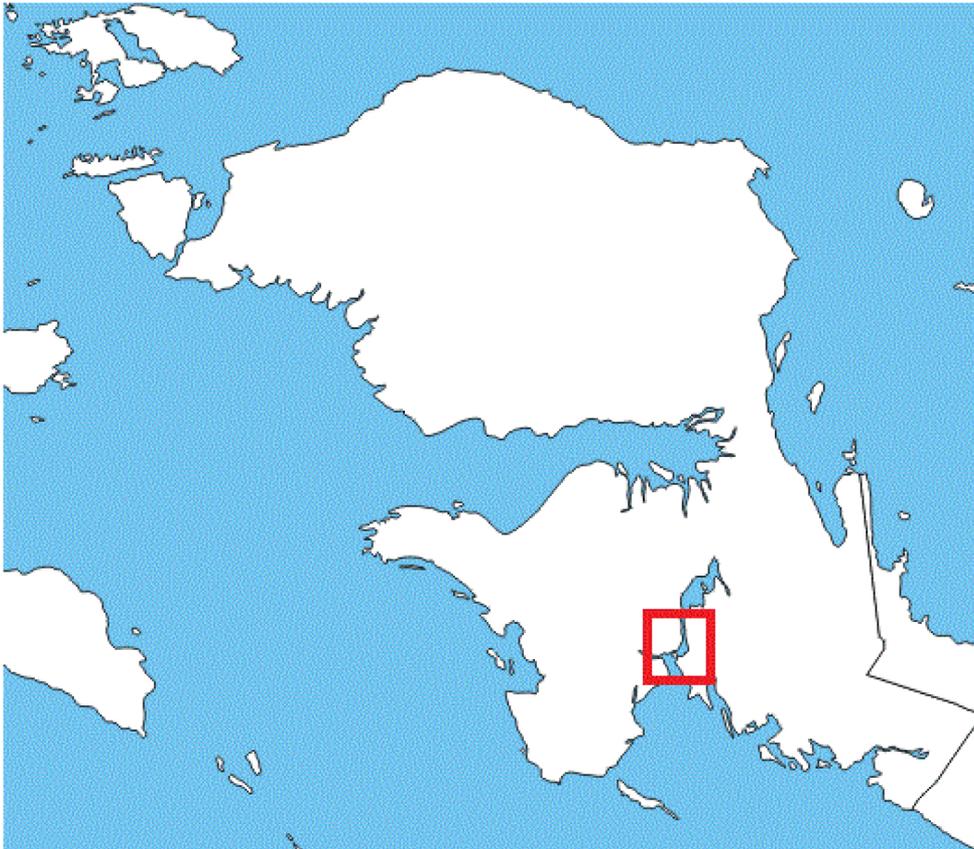
data arkeologi yang ditemukan satu konteks dengan moluska tersebut antara lain fragmen gerabah berhias dan juga polos, tulang mamalia, reptil, ikan, serta lukisan dinding dalam berbagai macam bentuk dan warna yang terdapat pada bagian luar dinding gua (Suroto dkk. 2012; Mas'ud dkk. 2013).



Peta1. Letak Situs gua Soloraweru (lingkaran hitam) dalam peta kabupaten Fakfak

Pada tahun 2012, ekskavasi dilakukan dengan membuka tiga kotak yang dibagi berdasarkan sektor. Berdasarkan hasil yang didapatkan dari ketiga kotak galian tersebut, jenis moluska yang dominan ditemukan adalah jenis *gastropoda* yang terbagi dalam dua jenis habitat yaitu habitat laut dan darat. *Gastropoda* habitat air laut didominasi oleh jenis *stombridae sp*, *trochidae sp* dan *placunidae sp*. Sedangkan jenis yang paling sedikit ditemukan pada beberapa spit adalah jenis *costellariidae sp*. *Gastropoda* jenis air tawar didominasi oleh *littorinidae sp* dan *naticidae sp*. Sedangkan jenis habitat darat yang sangat sedikit ditemukan adalah jenis *costellariidae sp*. Pada kelas *bivalvia*, ada beberapa jenis yang diperoleh dari masing-masing spit yaitu antara lain didominasi oleh *veneridae sp* pada setiap spit di

ketiga sektor galian. Adapun jenis lain yang sangat sedikit ditemukan dalam jumlah yaitu jenis *mytillidae sp* dan *tridacnidae sp*.



**Peta 2. Letak Situs Karas dalam peta**

Kegiatan ekskavasi tahap kedua di gua Karas dilakukan pada tahun 2013 (Mas'ud dkk. 2013). Perolehan jenis moluska dari setiap spit adalah antara lain jenis *bivalvia* laut yang di dominasi oleh jenis *neotrigonia margaritacea sp*, *mactra violacea sp*. Jenis *neotrigonia margaritacea sp* lebih banyak ditemukan pada spit 1, 3, 4, 5 dan 8 sedangkan pada spit 2, 6, 7, 8, 9 jenis ini tidak ditemukan. Adapun jenis *mactra violacea sp* tidak ditemuka pada tiga (3) spit yaitu spit 6, 7 dan 9.

Adapun jenis *bivalvia* yang sangat tidak stabil persebarannya pada setiap spit adalah jenis *myrtea spinifera sp*. Adapun jenis *gastropoda* habitat air tawar

yang paling ditemukan pada setiap spit adalah jenis *filopaludina javanica sp* yang keberadaannya selalu ditemukan dalam jumlah yang banyak pada beberapa spit yakni spit 1-5. Walaupun begitu jenis kerang ini tidak ditemukan pada spit paling bawah yaitu di spit 6, 7, 8, 9. Jenis yang paling tidak stabil ditemukan dalam jumlah serta sebaran dalam setiap spit yaitu jenis *trub sp* yang hanya ditemukan dalam jumlah 1 pada spit 1 dan tidak ditemukan lagi pada spit 2 sampai spit paling bawah (spit 9).

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil ekskavasi dari masing-masing situs diatas maka ada tiga hal yang perlu digarisbawahi terutama terkait dengan jumlah serta sebaran jenis-jenis kerang pada setiap spit. Pada Gua Sosareweru, adanya ketidakstabilan persebaran *gastropoda* yang didapatkan pada setiap spit seperti pada jenis *strombidae sp* dan *neritidae sp*. Kedua jenis ini berturut-turut berada pada lapisan paling atas, tetapi kemudian tidak ditemukan lagi pada lapisan paling bawah. Sedangkan jenis *cymatiidae sp* dan *angariidae sp*. Ditemukan dalam jumlah yang sangat sedikit dan bahkan lebih banyak kosong pada spit-spit berikutnya. Hal yang sama juga didapatkan pada penelitian di Gua Karas pada tahun 2012 (Suroto dkk. 2012). Hal yang menarik juga ditemukan pada setiap stratigrafi adalah selain moluska air laut, jenis moluska air tawar juga memiliki perbandingan yang sama dengan moluska air laut dalam segi jumlah di mana juga ditemukan pada penelitian 2013 (Mas'ud dkk 2013). Dalam hasil penelitian yang dilakukan pada 2013 menunjukkan bahwa dari segi jumlah moluska air tawar lebih banyak ditemukan dibandingkan dengan moluska air laut.

Berdasarkan perolehan hasil moluska dari masing-masing situs maka satu hal yang tidak bisa dipungkiri bahwa kehadiran jenis-jenis kerang tersebut menggambarkan tentang adanya eksploitasi yang dilakukan karena dilandasi oleh beberapa faktor terutama berkaitan dengan subsistensi makanan. Hal ini terkait dengan kandungan gizi yang tinggi dimiliki oleh berbagai jenis kerang terutama protein, kalori serta berbagai macam jenis vitamin dan unsur-unsur gizi lainnya. Walaupun begitu keberadaan kerang tidak selalu tersedia di alam setiap waktu. Adatidaknya jenis-jenis kerang di setiap habitatnya dipengaruhi oleh beberapa hal seperti faktor kualitas lingkungan di mana kerang-kerang tersebut hidup, pergantian musim serta faktor iklim lainnya yang mempengaruhi keberadaan serta keberlangsungan kerang di masa lalu.

**Tabel 1. Situs gua Sosareweru. Jenis kerang serta habitat yang dipilih berdasarkan jenis serta distribusi pada setiap lapisan tanah (Sukandar 2012)**

Jenis kerang (famili)	Habitat
<i>Strombidae sp.</i> (gastropoda)	Habitat laut, berlumpur, karang bersih
<i>Neritidae sp.</i> (gastropoda)	mangrove
<i>Cymatiidae sp.</i> (gastropoda)	Air laut
<i>Angariidae sp.</i> (gastropoda)	Air laut
<i>Tridacnidae sp.</i> (bivalvia)	Terumbu karang, perairan laut dangkal
<i>Veneridae sp.</i> (bivalvia)	Air laut

**Tabel 2. Jenis kerang serta habitat yang dipilih berdasarkan jenis serta distribusi pada setiap lapisan tanah (Suroto 2012; Mas'ud 2013)**

Jenis kerang (famili)	Habitat
Strombidae sp (gastropoda)	Air laut
Trochidae sp (gastropoda)	Air laut
Placunidae sp	Air laut
Costellariidae sp	Air laut
Littorinidae sp	Air tawar
Costellariidae sp	Air tawar
Meotrigonia margaritacea	Air laut
Mactra violacea sp	Air laut
Neotrigonia margaritacea	Air laut

## Pembahasan

Selain berfungsi sebagai salah satu sumber makanan manusia prasejarah di pesisir selatan Papua, keberadaan cangkang kerang yang ditemukan pada kedua situs juga menunjukkan tentang pengaruh lingkungan serta iklim pada masa pertengahan-akhir holosen berdasarkan persebarannya di alam. Distribusi spesies *gastropoda* dan *bivalvia* yang cukup bervariasi ditemukan pada situs Sosoraweru dan situs Karas, baik

itu di habitat air laut maupun air tawar yang secara tidak langsung mengindikasikan tentang gambaran mengenai keadaan lingkungan dimasa lalu.

Berdasarkan data yang dikumpulkan pada kedua situs tersebut, ada tiga jenis kelompok habitat dari jenis-jenis kerang yang terdapat pada situs Sosoraweru dan situs Karas yaitu antara lain:

- 1.) Air dangkal: kategori ini merujuk pada kerang yang mendiami perairan yang memiliki air jernih, di bawah zona pasang surut termasuk bagian dari karang dan berpasir/serta daerah berbatu dekat dengan pantai.
- 2) Habitat air payau yang meliputi daerah yang berlumpur, di daerah sungai dan muara
- 3) Kerang yang hidup di daerah pasir dan daerah mangrove.

Berdasarkan persebaran kerang pada masing-masing situs maka kesimpulan yang bisa ditarik adalah adanya ketidakseimbangan terutama pada distribusi serta jenis dari kerang-kerang tersebut. Terdapat jenis kerang yang dieksploitasi secara besar-besaran dan berkesinambungan pada beberapa lapisan tanah dan ada juga jenis kerang yang sangat sedikit dalam segi jumlah dan hanya berada pada satu dan dua lapisan tanah saja. Hal yang menarik juga dijumpai pada Situs Karas terkait dengan jumlah kerang yang didapatkan dari dua habitat yang berbeda (laut dan payau) memiliki jumlah yang hampir berbanding sama. Terkait dengan itu pertanyaan yang muncul adalah apakah ada perbedaan yang mendasar yang berpengaruh terhadap pemilihan kerang dari jenis habitat yang berbeda?

Kerang memiliki kontribusi dalam memenuhi kehidupan prasejarah di masa lalu yakni, di mana nilai gizi yang terkandung dalam kerang sangat beragam antara lain protein, asam amino, vitamin, mineral dan zat gizi lainnya. Walaupun begitu diperkirakan jenis-jenis kerang tersebut dikonsumsi sebagai makanan tambahan dan bukan sebagai makanan pokok. Hal ini diindikasikan melalui distribusi jenis-jenis tulang mamalia, reptil, tulang burung dan lain sebagainya yang ditemukan berasosiasi dengan cangkang kerang tersebut dalam tanah yang diperkirakan sebagai sumber makanan pendukung selain kerang. Seperti yang diketahui kerang memiliki daging yang sangat sedikit dibandingkan jenis hewan lainnya seperti burung dan reptil, serta hewan lainnya. Jika dihitung berdasarkan kandungan nutrisi yang dimiliki di setiap gramnya maka 1 gram daging kerang memiliki jumlah yang lebih sedikit

dibandingkan dengan satu ekor burung. Selain itu jenis kerang yang berdiam di setiap perairan tidak selalu ada setiap saat sehingga jenis makanan lainnya yang ada di sekitar pesisir sangat diperlukan untuk mengganti ketersediaan kerang pada masa tertentu. Indikasi lain yang ditunjukkan adalah kerang membutuhkan waktu yang cukup lama untuk berkembang hingga siap dipanen. Hal ini sekaligus menjawab faktor pemilihan kerang di Situs Gua Karas yang diperoleh dari jenis habitat yang berbeda.

Berdasarkan hasil interpretasinya terhadap temuan pada situs prasejarah di Maluku, Bellwood (2007) menyatakan bahwa spesies *Tridacna sp* diduga sangat digemari pada situs-situs prasejarah pada pertengahan holosen. Selain dikonsumsi, *Tridacna sp* juga digunakan sebagai peralatan hidup pada masa itu. *Tridacna sp* adalah salah satu jenis kerang yang biasa disebut kerang raksasa juga termasuk dalam daftar kerang yang terdapat pada situs Sosoreweru dan Karas. Dari segi jumlah serta kalori yang dimiliki oleh *Tridacna sp*, maka diperkirakan akan menjadi salah satu kerang yang lebih banyak dimanfaatkan karena jumlah daging yang dimiliki lebih besar dari jenis kerang lainnya. Namun pada situs Sosoraweru dan Karas dugaan itu tidak berlaku karena justru sebaliknya kerang *Tridacna sp* justru termasuk dalam kelompok kerang yang sangat sedikit ditemukan pada daftar kerang yang ada pada kedua jenis. Sebab utama yang melatarbelakangi hal tersebut adalah diperkirakan terkait dengan waktu yang diperlukan untuk tumbuhkembangnya jenis ini. *Tridacna sp* memerlukan waktu yang cukup lama untuk berkembang. Jika kondisi habitat stabil, maka *Tridacna sp* membutuhkan waktu satu tahun untuk mencapai ukuran 2-8 cm (Foyle, Bell, Gervais, & Lane 1997). Selama proses pertumbuhan berlangsung, masing-masing kerang tergantung sepenuhnya pada iklim serta ketersediaan nutrisi yang diperlukan untuk bertumbuh seperti plankton dan lain sebagainya. Hal ini juga dialami oleh jenis kerang lainnya di situs Sosoraweru dan Situs Karas yang masing-masing membutuhkan kemampuan adaptasi untuk menghadapi ketidakseimbangan yang terjadi pada masa pertengahan Holosen.

## **Penutup**

Bervariasinya jenis kerang yang terdapat pada kedua situs diperkirakan karena masing-masing jenis dari kerang tersebut mendapatkan gangguan dari siklus musim yang terdapat pada masa pertengahan holosen di Papua. Di sepanjang pesisir selatan terutama di wilayah bagian leher Papua, hutan musiman sangat intens terjadi pada

masa tersebut. Pada waktu musim kering datang, beberapa hutan yang ditumbuhi oleh jenis-jenis pohon yang sangat bergantung pada air mati pada musim kering datang dan tumbuh kembali pada masa musim hujan tiba (Pratt dkk. 2014:22-23). Jika dihubungkan dengan siklus musim pada masa tersebut maka ketidakhadiran beberapa jenis kerang pada lapisan tanah pada kedua situs diperkirakan terjadi karena ketidakterersediaan di alam pada musim-musim tertentu.

Selain itu ketersediaan kerang di alam juga sangat tergantung sepenuhnya terhadap ekosistem lingkungan sekitar. Mangrove, lahan basah, rawa, dan lain-lain adalah sejumlah faktor yang secara tidak langsung memberikan perlindungan terhadap kestabilan hidup ekosistem laut termasuk kerang. Khusus untuk hutan mangrove, jenis ini tumbuh di sepanjang pesisir selatan, terutama di daerah leher Papua di wilayah Fak-fak dan Kaimana di mana kedua situs berada. Jika faktor penunjang dalam hal mangrove dan lain-lainnya mengalami gangguan maka kerang juga akan susah bertahan hidup.

Persebaran jenis kerang pada masing-masing situs diduga dipengaruhi oleh adanya tekanan lingkungan pada masa pertengahan holosen yang terkait dengan perubahan iklim termasuk El Nino, fluktuasi konsentrasi CO<sub>2</sub> serta pasang surutnya permukaan laut. Dengan adanya faktor-faktor tersebut maka jenis-jenis kerang yang terdapat pada setiap situs secara alamiah memiliki reaksi yang berbeda-beda terhadap faktor-faktor tersebut di atas, yang berimbas pada ketersediannya di alam. El Nino adalah salah satu fenomena alam yang diperkirakan berperan penting pada ketersediaan kerang pada masa lalu terutama berkontribusi dalam menciptakan keragaman musim dalam jangka waktu yang pendek (Philander 1990). Pada saat El Nino terjadi di akhir Holosen, permukaan air laut mengalami kenaikan di beberapa daerah di Pasifik termasuk di perairan selatan Papua. Dalam peristiwa ini angin dari arah barat Papua yang membawa molekul berupa cairan atau gas di udara bertiup ke arah Samudera Pasifik yang menyebabkan air laut menjadi hangat (Wang 1992). Pulau Papua sangat dipengaruhi oleh fenomena El Nino yang menjadikan cuaca atau siklus turunnya hujan sangat bervariasi ditemukan setiap tahunnya. Kadang hujan berkepanjangan sepanjang tahun dan kadang kekeringan terjadi sebaliknya. Di Papua curah hujan terjadi pada beberapa periode antara lain pada bulan November dan Maret yang disebabkan oleh bertiupnya angin monson bagian barat, bulan Mei-September yang disebabkan oleh bertiupnya angin dari daratan Asia Tenggara. Curah

hujan yang terjadi di Papua sebagian besar menyebabkan terganggunya ekosistem baik laut dan perairan air tawar di mana jenis-jenis kerang tersebut berada.

Jenis kerang yang memiliki sistem kekebalan tubuh pada temperatur air hangat akan berdampak baik untuk pertumbuhannya. Di lain pihak kondisi ini tidak menguntungkan bagi beberapa jenis kerang yang tidak memiliki sistem kekebalan tubuh pada suhu tersebut seperti jenis *Mytillidae sp* yang sangat rentan terhadap temperatur air hangat. Diperkirakan karena adanya kenaikan suhu air laut pada masa itu menyebabkan *Mytillidae sp* bermigrasi ke perairan yang lebih dingin jenis ini dapat bertumbuh dengan baik pada kondisi tersebut. Jika dikaitkan dengan distribusinya di kedua situs: Sosoraweru dan Karas, jenis *Mytillidae sp* sangat jarang ditemukan karena adanya gangguan temperatur air. Selain itu sebagian dari kerang tersebut diperkirakan hancur karena terjadinya luapan air. Naiknya permukaan air laut pada masa akhir holosen menyebabkan terjadinya gangguan salinitasi pada air laut. Pada saat permukaan air laut naik, terjadi intrusi air asin ke daratan di mana air tawar berada. Air asin yang telah bercampur dengan air tawar kembali ke laut dan diperkirakan menimbulkan gangguan pada proses pertumbuhan jenis-jenis kerang laut yang termasuk dalam kelompok moluska yang membutuhkan tingkat keasinan yang tinggi.

Distribusi kerang air tawar pada situs Karas dapat menjelaskan mengenai kondisi di mana pada masa tertentu kerang air laut tidak menjadi bagian dalam pemilihan kerang pada masa-masa tertentu. Hal ini bisa saja menunjukkan tentang adanya kondisi terburuk dari laut di mana kerang tidak bisa didapatkan lagi. Kondisi seperti pengaruh iklim menjadi salah satu faktor terbesar terjadinya pergantian jenis kerang dari habitat yang berbeda seperti yang telah diuraikan sebelumnya.

Kerang sebagai salah satu sumber daya ekonomi bagi masyarakat maritim di Situs Karas dan Sosoraweru sekaligus menunjukkan sebuah bukti tentang bagaimana manusia masa lampau dalam memanfaatkan sumber daya sekitar sebagai sebuah peluang terutama dalam pemenuhan kebutuhan hidup pada masa tersebut. Beberapa strategi digunakan untuk beradaptasi dengan lingkungan yang bercirikan kemaritiman pada masa pertengahan hingga akhir Holosen terutama dalam pemilihan jenis-jenis kerang yang ketersediaannya sangat dipengaruhi oleh kualitas lingkungan serta iklim pada masa tersebut. Mata rantai antara ketersediaan kerang, kondisi lingkungan serta iklim pada masa pertengahan akhir holosen adalah sebuah siklus yang saling

berhubungan antara satu dengan lainnya serta memperlihatkan bagaimana adaptasi dilakukan terutama dalam menghadapi ketidakstabilan iklim pada masa tersebut.



## Daftar Pustaka

- Bellwood, P. 2007. *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*. E. Press. The Australian National University
- Dickinson, W.R. 2001. "Paleoshoreline record of relative sea levels on Pacific Islands". *Earth Science*. Reviews
- Fagan, B. 2006. *The Oxford Companion to Archaeology*. Oxford University Press.
- Green, R.C. 2003. "The Lapita Horizon and Traditions – signature for one set of Oceanic Migrations", in *Pacific Archaeology: Assesments and Prospects*, edited by Christopher Snad, hlm. 95-120.
- Kirch, P.V. 1997b. "Introduction: The environmental History of Oceanic Islands", in Kirch, P.V and Hunt, T.L (eds). *Historical Ecology in the Pacific Islands: Prehistoric Environmental and Landscape Change*. Yale University Press, New Haven. CT.
- Mas'ud, dkk. 2013. Ekskavasi di gua Karas Kawasan Teluk Arguni Kabupaten Kaimana. Laporan Penelitian. Balai Arkeologi Papua (tidak terbit)
- Nun, P.D 2007. *Climate, Environment and Society in the Pacific during the last millenium*. Developments in Earth & Environmental Sciences. Amsterdam: Elsvier.
- Foyle, T.P., J.D Bell, M. Gervis and I. Lane. 1997. "Survival and growth of juvenile fluted giant clams, *Tridacna squamosa*, in large-scale grow-out trials in the Solomon Islands", dalam *Aquaculture* 148:85-104.
- Philander, S.G. 1990. *El Nino, La Nina, and the Southern Oscillation*. Academic Press, San Diego.
- Pratt, T.K dan Beehler, B.M. 2014. *Birds of New Guinea: Second Edition* (Princeton Field Guides). Princeton University Press. Princeton and Oxford.

- Sukandar, S.C. dkk. 2012. “Ekskavasi situs gua Sosoraweru di distrik Kokas Kabupaten Fakfak Provinsi Papua Barat.” Laporan Penelitian. Balai Arkeologi
- Suroto, H. dkk. 2012. “Ekskavasi situs gua Karas Kabupaten Kaimana. Propinsi Papua Barat.” Laporan Penelitian. Balai Arkeologi Papua (tidak terbit).
- Wang, B. 1992. “The vertical structure and development of the ENSO anomaly mode during 1979-1989”, dalam *J. Atmos Sci.*, 49:698-712.



# MENJELAJAH SAMUDERA HINDIA: MUNGKINKAH MASYARAKAT AUSTRONESIA DI PESISIR SELATAN JAWA BERLAYAR KE AFRIKA?

*Sofwan Noerwidi\**

## **Pendahuluan**

Masyarakat penutur bahasa Austronesia selalu menjadi tema diskusi yang menarik di kawasan Indo-Pasifik (Bellwood dan Koon 1989:613). Hal ini disebabkan penutur keluarga bahasa Austronesia secara mayoritas pernah mendiami lebih dari separuh belahan dunia sebelum akhirnya di beberapa tempat digantikan oleh bahasa-bahasa Eropa sejak periode kolonialisme barat. Populasi ini mendiami Madagaskar di bagian barat Samudera Hindia hingga Pulau Paskah di Oseania Timur serta dari Formosa dan Hawai'i di Pasifik Utara hingga Selandia Baru di Pasifik Selatan. Rumpun bahasa Austronesia beranggotakan sekitar 1200 bahasa yang berkerabat, serta digunakan oleh lebih dari 350 juta penutur, dengan jumlah penutur terbesar terdiri dari bahasa Melayu-Indonesia, Jawa dan Tagalog. Bahasa Austronesia secara mayoritas masih dipergunakan di Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura, Brunei, serta oleh komunitas tertentu di Formosa, Vietnam, Kamboja, Birma dan Pantai Utara Papua hingga sekarang (Tryon 1995:17-19).

Sampai saat ini, teori yang paling banyak diterima mengenai penyebaran masyarakat penutur bahasa Austronesia adalah teori *Out of Taiwan* yang menyatakan bahwa masyarakat penutur bahasa Austronesia bermigrasi dari Pantai timur

---

\* Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta, Jl. Gedongkuning 174, Yogyakarta 55171, [noerwidi@arkeologijawa.com](mailto:noerwidi@arkeologijawa.com)

Tiongkok bagian selatan melalui Taiwan sejak 7.000 BP akibat tekanan demografi. Teori yang dikenal juga sebagai *Bellwood-Blust model* ini dibangun berdasarkan gabungan antara data arkeologi dan linguistik historis (Blust 1984; Bellwood 1995:97-98; Tanudirjo 2006:87). Skenario tersebut didukung oleh Jared Diamond dengan teorinya yang disebut *Express Train from Taiwan to Polynesia (ETTP)*, bahwa persebaran masyarakat penutur bahasa Austronesia dari Taiwan melalui Filipina menuju Asia Tenggara Kepulauan, Melanesia Kepulauan, Micronesia hingga Polynesia, berlangsung dengan sangat cepat sejak 4.000 BP (Diamond dan Bellwood 2003:601).

Berdasarkan kajian linguistik, Robert Blust (1984) berpendapat bahwa asal-usul masyarakat penutur bahasa Austronesia di Madagaskar adalah nenek moyang kelompok bahasa Jawa-Bali-Sasak yang memiliki hubungan erat dengan kelompok bahasa Malayo-Chamic dan Bahasa Barito di Kalimantan Selatan. Beliau menduga bahwa proto kelompok bahasa-bahasa tersebut dituturkan di bagian tenggara Kalimantan pada periode 3.000-3.500 BP, yang kemudian mengalami pemisahan menjadi nenek moyang Bahasa Barito, Bahasa Malayo-Chamic dan Bahasa Jawa-Bali-Sasak. Proses pemisahan selanjutnya yang dialami oleh proto bahasa-bahasa tersebut terjadi pada 2500 BP membentuk proto bahasa Jawa, Bali, Sasak, dan Sumbawa bagian barat hingga bahasa Madagaskar, yang kemungkinan berasal dari suatu daerah di Borneo. Bahkan Dahl (1951 dan 1977) menunjuk secara spesifik bahasa Maanyan, Dusun Witu, Paku, Samihim and Lawangan di Borneo bagian tenggara (Adelaar 1995:327).

Kemudian berdasarkan sudut pandang arkeologis, benda-benda yang dapat diasosiasikan dengan penyebaran masyarakat penutur bahasa Austronesia awal dari Taiwan antara lain adalah; pertanian padi-padian, domestikasi anjing dan babi, tembikar berdasar membulat berhias slip merah, cap, gores, dan tera tali dengan tepian yang melipat ke luar, kumparan penggulung benang dari tanah liat, beliung batu yang diasah dengan potongan lintang persegi empat, artefak dari batu sabak (lancipan) dan *nephrite* (aksesoris), batu pemukul kulit kayu, serta batu pemberat jala. Benda-benda budaya tersebut dikenal sebagai “paket” budaya neolitik Austronesia (Bellwood 2.000:313; 2006:68). Seharusnya “paket” budaya neolitik sebagai bukti arkeologis ditemukan di seluruh kawasan persebaran masyarakat penutur bahasa Austronesia termasuk di Madagaskar. Namun sayangnya belum banyak data arkeologis yang dapat digunakan untuk menguji hipotesis linguistik Blust tersebut,

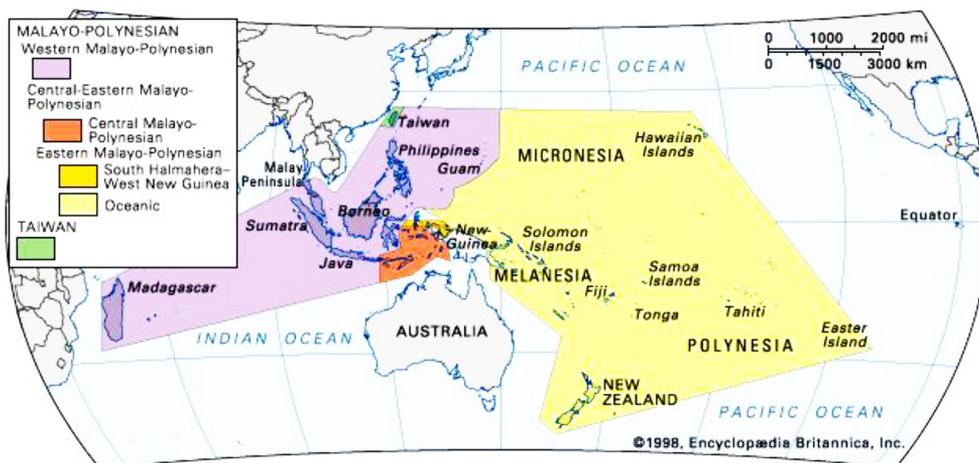
sehingga proses penghunian Pulau Madagaskar oleh masyarakat neolitik penutur bahasa Austronesia masih penuh misteri.

Saat ini, asal-usul populasi penghuni Pulau Madagaskar lebih banyak dikaji dari sudut pandang linguistik seperti Blust (1984: 45-67); Adelaar (1995:325-326; 2006:205-32) dan Blench (1991; 1994; 2009), perspektif etnografi oleh Fox (1974), serta kajian biologi molekular seperti misalnya Cox dkk. (2012:761-68), Kusuma dkk. (2015:1-11). Pada umumnya, mereka menyetujui bahwa nenek moyang penduduk Madagaskar memiliki hubungan secara linguistik dan biologis dengan populasi dari Indonesia khususnya Borneo, Sumatera dan Jawa, dengan campuran dari Afrika daratan khususnya populasi Bantu dari daratan Afrika Timur.

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, maka permasalahannya adalah jika nenek moyang penduduk Madagaskar berasal dari Kepulauan Nusantara, bagaimana potensi data arkeologi khususnya Jawa?" Oleh karena itu tulisan ini berusaha memberikan perspektif berbeda mengenai asal-usul penghuni Madagaskar, yaitu berdasarkan sudut pandang data arkeologis yang ditemukan di Jawa sebagai salah satu daerah yang patut diperhitungkan sebagai salah satu daerah asal, dan faktor-faktor pendorong atau pemicu lainnya yang dapat menstimulan terjadinya proses migrasi ke Masdagaskar.

Penelitian menggunakan metode deskriptif eksplanatif. Metode penelitian itu bertujuan menyajikan gambaran mengenai kondisi data saat ini dengan cara mendeskripsikan sejumlah variabel yang berkenaan dengan naskah-naskah yang diteliti. Penelitian deskriptif yang bersifat eksplanatif bertujuan untuk memberikan gambaran atas kelompok data kemudian menjelaskan mekanisme sebuah proses atau hubungan antara berbagai data dengan permasalahan penelitian (Ari Kuntor, 2002: 3).

Data yang dimaksud dengan tulisan ini adalah potensi dasar arkeologi berupa situs neolitik yang tersebar di bagian selatan Jawa antara lain Situs Kedeng Lembu (Banyuwangi), Situs Punung (Pacitan) Situs Limbasari dan Tipar Ponjen (Purbalingga). Variabel data lainnya yang digunakan selain data arkeologi adalah data linguistik, genetik, dan etnografi. Pengumpulan data menggunakan studi literatur berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang telah dipublikasikan. Deskripsi data tersebut dalam tulisan ini ditujukan untuk menjalankan mekanisme proses migrasi manusia dari Kepulauan Nusantara—khususnya Jawa—ke Masdagaskar.



**Peta 1. Madagaskar secara linguistik termasuk dalam anggota keluarga bahasa Melayu-Polinesia Barat**  
(Sumber: *Encyclopedia Britannica. Inc*)

### Situs-situs Neolitik Austronesia di Jawa

Pulau Jawa merupakan salah satu pulau besar di Kepulauan Nusantara. Seperti telah kita ketahui, pulau yang paling padat penduduknya di Kepulauan Nusantara ini kini dihuni oleh etnis-etnis yang secara linguistik berafiliasi pada rumpun bahasa Austronesia, dengan ciri fisik yang dekat dengan populasi Mongoloid (selatan) (Noerwidi 2012:8). Letaknya yang berada di Kepulauan Nusantara menjadikan posisinya sangat strategis dalam sejarah persilangan manusia dengan budayanya sejak masa yang sangat lampau. Proses penghunian Pulau Jawa oleh masyarakat penutur bahasa Austronesia sampai saat ini belum banyak terungkap, karena bukti arkeologi yang ditemukan masih sangat sedikit. Sulitnya mendapatkan data untuk menjawab misteri tersebut mungkin disebabkan oleh proses transformasi data arkeologi yang berpengaruh sangat besar bagi proses pembentukan dan ditemukannya bukti-bukti arkeologis (Noerwidi 2008:8).

Berdasarkan sudut pandang geografis, mungkin sekarang situs-situs neolitik awal di pantai utara Pulau Jawa kondisinya telah terkubur beberapa meter di bawah endapan aluvial, sehingga sukar untuk ditemukan dan diteliti (Bellwood 2.000:337). Hambatan tersebut disebabkan di Pulau Jawa terdapat beberapa sungai besar yang bermuara ke pantai utara. Permasalahan yang serupa mungkin juga terjadi pada situs-

situs di pantai timur Sumatera dan pesisir Borneo yang diperkirakan menjadi lokasi awal hunian Austronesia di pulau tersebut. Namun hal ini berbeda dengan kondisi di pantai selatan Jawa yang secara geografis cenderung bergelombang dan terjal, sehingga memungkinkan untuk menemukan situs permukiman neolitik terbuka di kawasan tersebut.

Data arkeologis yang menunjukkan adanya penghunian masyarakat penutur bahasa Austronesia di Jawa adalah persebaran situs-situs permukiman terbuka dengan temuan berbagai macam tipologi beliung persegi dan tembikar neolitik slip merah yang telah dicatat sejak masa H.R van Heekeren (1974) dan Soejono (1984). Namun sayangnya, sebagian besar dari temuan beliung persegi berasal dari laporan penduduk pada situs yang tidak jelas asal-usulnya, kecuali beberapa situs yang saat ini telah diteliti secara intensif seperti misalnya; Tipar Ponjen, Purbalingga (3570±210 BP dan 1.180±70-870±40 BP), Nangabalang, Kalimantan Barat (2.871 BP), Minanga Sipakko, Sulawesi Barat (3.446±51 BP dan 3.343±46 BP) serta Punung, Pacitan (2.100±220-1.100±110 BP) (Simanjuntak 2002:202; 2015:25-44; Widiyanto 1998:25; Noerwidi 2009:31).

## **1. Situs Limbasari dan Tipar Ponjen**

Limbasari dan Tipar Ponjen dikenal sebagai situs perbengkelan neolitik bermula dari laporan Suritno Hardhin, seorang staf Seksi Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Kabupaten Purbalingga, mengenai adanya tatal-tatal batu yang berserakan di daerah tersebut, pada tahun 1980-an. Berdasarkan hasil peninjauan oleh Balai Arkeologi Yogyakarta diketahui, bahwa lokasi dimaksud merupakan situs perbengkelan neolitik. Sebagai lanjutan dari peninjauan tersebut, kemudian diadakan ekskavasi intensif dan ditemukan artefak berupa tatal-tatal batu yang melimpah, calon beliung, dan bungkal-bungkal rijang sebagai bahan baku beliung dan gelang batu (Simanjuntak dkk. 1986:1). Jejak permukiman proto sejarah di kawasan ini juga ditandai dengan ditemukannya menhir di situs Mujan, dan beberapa bangunan megalitik di Kecamatan Karangmoncol

Berdasarkan hasil survei diketahui 18 situs permukiman dan perbengkelan, yaitu Situs Tipar Palumbungan, Kemiren, Mujan, Trondol, Karangjoho I, Karangjoho II, Arjosari, Limbasari, Limbangan, Karanglo I, Karanglo II, Ponjen, Tipar Ponjen, Serang, Kenteng, Maribaya, dan Kertanegara. Berdasarkan sudut pandang geografis, situs-situs tersebut berada pada morfologi daerah berlereng agak terjal dan terjal.

Situs-situs perbengkelan mulai dari Tipar Palumbungan di barat hingga Maribaya di batas paling timur menempati daerah di sekitar tebing sungai atau tanah perbukitan (Simanjuntak dkk. 1986:2). Suatu hal yang sangat menarik adalah bahwa persebaran situs-situs permukiman dan perbengkelan tersebut secara keruangan dihubungkan oleh jaringan Sungai Klawing, yang merupakan anak Sungai Serayu dan bermuara ke pantai selatan Jawa.

## **2. Situs Punung**

Keberadaan situs neolitik di Punung, Kabupaten Pacitan, Jawa Timur, diketahui pertama kali oleh van Stein Callenfels saat melacak situs-situs prasejarah di kawasan Gunung Sewu pada tahun 1927. Hasil survei tersebut dilaporkan oleh von Heine Geldern dalam tulisannya yang berjudul “*Prehistoric Research in the Netherlands Indies*”, pada tahun 1945. Menurut Callenfels perbengkelan neolitik di Punung merupakan bagian dari ratusan situs perbengkelan neolitik di daerah Gunung Sewu, yang membentang di bagian selatan Jawa Tengah dan Jawa Timur, mulai Wonosari hingga Pacitan. Callenfels mengidentifikasi bahwa bengkel-bengkel neolitik di Punung utamanya memproduksi alat-alat batu berbentuk beliung persegi dan mata panah (von Heine Geldern 1945:129-67).

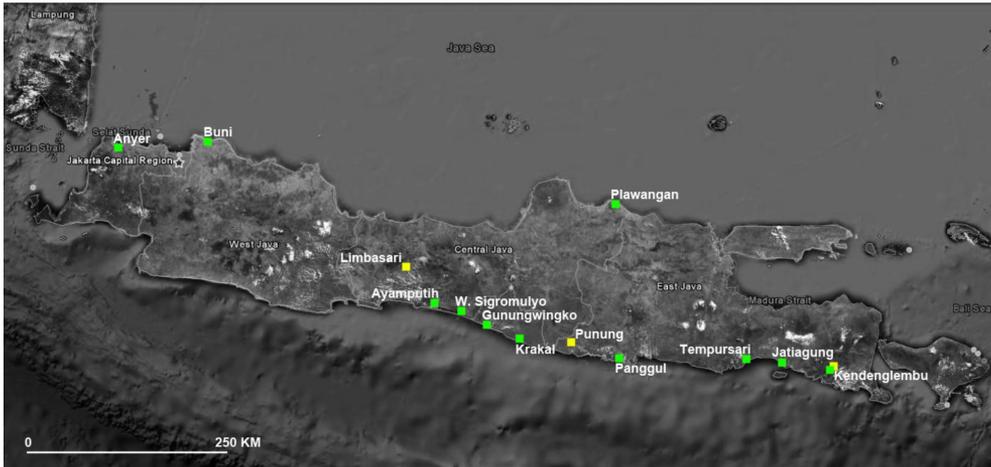
Berdasarkan hasil penelitian Balai Arkeologi Yogyakarta pada tahun 1998, perbengkelan neolitik di Situs Ngrijangan, Punung berpusat di puncak bukit sinoidal. Puncak bukit dan tekuk lereng merupakan daerah sumber bahan, karena daerah tersebut merupakan daerah singkapan batu rijang, tufa kersikan batu pasir kersikan dan batu gamping kersikan. Produksi utama dan perbengkelan ini adalah beliung neolitik dan mata panah (Widianto 1998:252). Kemudian berdasarkan hasil survei oleh Pusat Penelitian Arkeologi Nasional diketahui lebih dari seratus buah situs permukiman terbuka dari periode neolitik dan paleometalik. Salah satu situs dari periode paleometalik yang telah diekskavasi secara intensif adalah Situs Klepu, yang menghasilkan berbagai macam artefak logam dan manik-manik (Simanjuntak 2002:215-28). Suatu yang cukup menarik dari sudut pandang geografis bahwa distribusi situs-situs permukiman neolitik-paleometalik di Gunung Sewu berada pada bentang alam yang relatif dekat dengan pantai selatan Jawa.

### **3. Situs Kendenglembu**

Balai Arkeologi Yogyakarta pada tahun 2008-2009, melakukan survei di Banyuwangi bagian selatan. Pada sejumlah lebih dari 20 lokasi yang disurvei, 18 lokasi di antaranya merupakan situs-situs dari berbagai masa hunian neolitik, paleometalik, dan masa sejarah. Berdasarkan hasil penelitian ini, secara geografis dapat diketahui bahwa persebaran situs-situs neolitik menempati tiga kategori kelompok lokasi yang berbeda, yaitu kelompok “Zona Cekungan Kendenglembu” dan “Zona Pantai”. Namun, kedua kelompok zona situs tersebut dihubungkan dengan sebuah sungai yang cukup besar, yaitu Sungai Kali Baru yang berhulu di Gunung Raung (3332 meter dpl) dan bermuara di pantai selatan Jawa di Samudera Hindia (Noerwidi 2013:13).

Karakter budaya neolitik di kawasan Kendenglembu ditandai dengan temuan alat-alat neolitik berupa beliung persegi dan gerabah slip merah di situs-situs sepanjang Sungai Kalibaru dan anak-anak sungainya. Kehidupan sosial ekonomi pada masa tersebut adalah pola subsistensi pertanian dan peternakan, dengan pola hunian menetap pada perkampungan terbuka. Pada periode paleometalik (protosejarah) ditemukan benda-benda *allochton* (didatangkan dari luar) berupa artefak perunggu dan besi, serta manik-manik batu karnelian dan kaca Indo-Pasifik. Kehidupan sosial masa tersebut merupakan kelanjutan dari masa sebelumnya dengan pola yang lebih kompleks. Indikasi adanya interaksi dengan masyarakat luar semakin intensif pada masa ini (Noerwidi dan Sulistyarto 2012:50).

Berdasarkan hasil penelitian Nitihaminoto (2004) di pesisir selatan Jawa banyak ditemukan situs-situs dari periode paleometalik (c. 2.000 BP) dari Jatiagung dan Panggulmlati (Jember) di timur, Meleman dan Tempursari (Lumajang), Panggul (Trenggalek), Krakal (Gunung Kidul), Gunungwingko (Bantul), Wingkosigromulyo (Purworejo), dan Ayamputih (Kebumen) sejauh hingga di barat (Nitihaminoto 2004:143; Noerwidi 2009:31). Satu hal yang sangat menarik bahwa secara geografis situs-situs tersebut menempati lokasi tidak terlalu jauh dari muara sungai besar yang dapat ditelusuri jauh hingga masuk ke pedalaman. Seperti kita ketahui bahwa situs tambang dan bengkel pembuatan artefak logam dan kaca tidak ditemukan di Jawa, sehingga hal ini mengindikasikan bahwa situs-situs tersebut berkaitan dengan aktivitas pelayaran perdagangan dengan fungsi yang mirip dengan pelabuhan transit.



**Peta 2. Distribusi situs-situs dari periode neolitik (kuning) dan paleometalik (hijau) di sepanjang pesisir pantai selatan Jawa (Sumber: Google Earth, dengan modifikasi)**

Hal yang menarik bahwa di kompleks situs-situs perbengkelan neolitik di Banyuwangi Selatan setidaknya ditemukan empat tipe beliung batu, yaitu: beliung persegi (*quadrangular adze*), belincung (*pick adze*), kapak Tembeling, dan pahat (*gouge*) (Noerwidi 2013:162). Padahal benda-benda tersebut tidak hanya ditemukan di Jawa, namun juga ditemukan di Kepulauan Nusantara bagian barat seperti Belincung misalnya yang sangat populer di Sumatera (Duff 1970:120). Berdasarkan kelengkapan variasi tipologi beliung tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa situs-situs perbengkelan neolitik di pesisir selatan Jawa memiliki posisi yang cukup penting dalam hubungan budaya antar kawasan di Kepulauan Nusantara pada masa prasejarah (Noerwidi 2013:164).

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa manik-manik Indo-Pasifik awalnya diproduksi di Arikamedu (India), kemudian berkembang ke situs-situs perbengkelan lainnya di Mantai (Srilanka), Klong Thom (Thailand selatan), Oc Eo (Vietnam), hingga Semenanjung Tanam Melayu (Francis 1991:224). Di Jawa, manik-manik Indo-Pasifik ditemukan di berbagai situs paleometalik seperti misalnya Buni dan Plawangan di pesisir utara, serta di Gunungwingko dan Gumukmas di pesisir selatan Jawa. Perkembangan lebih lanjut diketahui bahwa bahan baku karnelian juga ditemukan di Bungbulang, Garut (Jawa Barat) dan Kalianda (Lampung), sehingga hipotesis bahwa India adalah satu-satunya penghasil manik-manik

karnelian mendapat tantangan yang cukup berat. Temuan “*unfinished*” manik-manik dari beberapa tahap produksi ditemukan di Khuan Lukpad dan Kuala Selinsing di Semenanjung Tanah Melayu, Buni (Jawa Barat), serta Oc Eo dan Mekong delta di Vietnam (Bellina 2013:289).



**Tabel 1. Artefak dari periode Neolitik dan Paleometalik di kawasan Kendenglembu (Noerwidi dan Sulistyarto, 2011)**

Berdasarkan pada bukti-bukti temuan artefak paleometalik di pesisir selatan Jawa, maka hal yang menarik adalah mengenai proses distribusi benda-benda ini. Lebih masuk akal jika barang-barang tersebut dibawa melalui jalur laut daripada menembus bagian tengah Pulau Jawa yang dibatasi oleh rangkaian gunung busur vulkanik dan berhutan lebat sehingga sulit ditembus melalui jalan darat kecuali melalui beberapa jalur sungai-sungai besar. Diperkirakan bahwa kawasan pesisir selatan telah memiliki peran yang penting dalam awal pelayaran-perdagangan di kawasan Nusantara. Pada saat ini fokus perhatian para arkeolog dan sejarawan sebagian besar hanya tertuju pada perairan bagian dalam Kepulauan Nusantara, atau dalam konteks Pulau Jawa adalah kawasan pesisir utara. Padahal, situs-situs

di pesisir selatan juga memiliki peluang yang menarik untuk diteliti dalam konteks regional.

## **Kemungkinan Hubungan Jawa dengan Madagaskar**

### **1. Bahasa**

Ide mengenai hubungan bahasa antara Madagaskar dengan Kepulauan Asia Tenggara telah dimulai sejak 1603 ketika Frederick de Houtman menerbitkan *Spraeck ende Woordboeck, inde Maleysche ende Madagaskarsche talen* yang baru sebatas pada pengumpulan kosakata. Kemudian Luis Mariano (1613-1614) berani memberikan hipotesis yang lebih dalam dengan menyatakan bahwa penduduk Madagaskar sebagian berasal dari “Malacca” dan sebagian lainnya dari Afrika. Mereka berbicara menggunakan bahasa yang sangat mirip dengan bahasa Melayu (Dahl 1951:13).

Dahl dalam tesisnya *Malgache et Maanyan* (1951) dan monografi *Migration from Kalimantan to Madagascar* (1991) menyajikan kajian linguistik yang menunjukkan bahwa Maanyan, bahasa di Borneo bagian selatan, adalah keluarga terdekat bahasa Madagaskar, daripada keluarga bahasa Austronesia lainnya. Dahl juga mengusulkan bahwa abad V Masehi adalah saat terjadinya migrasi penutur Madagaskar dari Borneo ke Afrika Timur. Periode ini sesuai dengan awal pengaruh India pada masyarakat penutur Austronesia di Indonesia, sehingga bahasa Madagaskar memiliki hanya beberapa kata-kata pinjaman Sansekerta, yang diduga menunjukkan bahwa bahasa ini terkena pengaruh India hanya di awal periode perkembangannya (Adelaar 1995:328).

Mengenai sumber akar-akar Non-Austronesia, Blench (2009) melakukan pelacakan terhadap sumber nama-nama fauna Madagaskar yang hasilnya cukup beragam, dengan sejumlah besar berasal dari bahasa Sabaki di pantai Afrika Timur (Blench 2009:7). Beberapa kata serapan mengenai hewan liar dalam bahasa Madagaskar yang berasal dari bahasa Melayu antara lain adalah *tsatsaka* = cecak dan kadal, *valala* berarti belalang (dalam terminologi umum), *sifotra* berarti siput, dan *olatra* berarti ular (lihat Adelaar 1995:329). Selain itu, banyaknya istilah yang tidak dapat diketahui merupakan kegagalan untuk mendeteksi secara etimologis, karena istilah ini diadaptasi dari bahasa dengan populasi yang telah punah (Blench 2009:7). Namun terlihat pada awal perkembangannya di sekitar abad IX Masehi,

bahasa Melayu kuno dan Jawa kuno memiliki hubungan yang sangat erat dan saling mempengaruhi, sehingga kedua bahasa tersebut menjadi bahasa penghubung di kawasan Nusantara untuk saling menyebarkan kata-kata serapan di antara keduanya (Adelaar 1995:329).

Berdasarkan data linguistik, suatu hal menarik dalam bahasa Madagaskar mengenai terminologi arah mata angin adalah “*an-drefana*” berarti barat, sedangkan “*valaha*” berarti timur, kemudian “*varatraza*” berarti selatan, dan “*tsimilotru*” berarti utara. Bandingkan dengan etimologi Melayu yaitu “*depan*” dan “*belakang*” yang justru berarti barat dan timur, kemudian “*barat daya*” dan “*timur laut*” yang justru berarti selatan dan utara, dalam bahasa Madagaskar (Adeelar 2006). Jika konsep “*belakang*” berarti masa lampau dan timur atau “*kawitan*” seperti dalam masyarakat Jawa adalah bermakna asal-usul, maka sebelah timur dari Pulau Madagaskar merupakan kawasan yang patut dicurigai sebagai asal-usul masyarakat penutur Austronesia di pulau tersebut.

## 2. Genetik

Saat ini, masih sangat sedikit pengetahuan kita mengenai proses penghunian Pulau Madagaskar. Kebanyakan para ahli genetik setuju bahwa populasi Madagaskar berasal dari campuran antara populasi Melayu dari Kepulauan Asia Tenggara dengan populasi Bantu dari Sub-Sahara, Afrika (Tofanelli dkk. 2012). Berdasarkan hasil studi yang dilakukan Cox dkk. (2012) berdasarkan skrining variasi persebaran geografis genetik di wilayah Madagaskar dan Indonesia, dapat dilacak proses penghunian awal pulau tersebut. Pulau Madagaskar kemungkinan dihuni sejak sekitar 1200 tahun yang lalu oleh suatu kelompok *mitokondria* yang sangat kecil atau sekitar 30 kelompok, yang sebagian besar (93%) merupakan keturunan Indonesia (Cox dkk. 2012).

Kusuma dkk. (2015) mengusulkan bahwa asal-usul penghuni Madagaskar di Indonesia berasal dari sekitar Sulawesi Selatan, Kepulauan Sunda kecil dan Kalimantan Timur. Menurutnya, kontribusi terbesar nenek moyang Madagaskar dari Indonesia berdasarkan garis keturunan ibu diduga dari Indonesia timur, sedangkan garis keturunan ayah merupakan campuran dari Indonesia timur dan barat. Tidak adanya hubungan genetik yang jelas antara penduduk Madagaskar dengan populasi Ma’anyan, memunculkan pertanyaan mengenai korelasi antara genetik dengan bahasa pada kasus migrasi orang-orang Indonesia di Samudera Hindia (Kusuma

*dkk.* 2015:191). Namun demikian, populasi awal Madagaskar di Indonesia sangat mungkin berkaitan erat dengan kelompok penjelajah laut (*sea nomad*) dan jaringan perdagangan Melayu kuno awal abad Masehi.

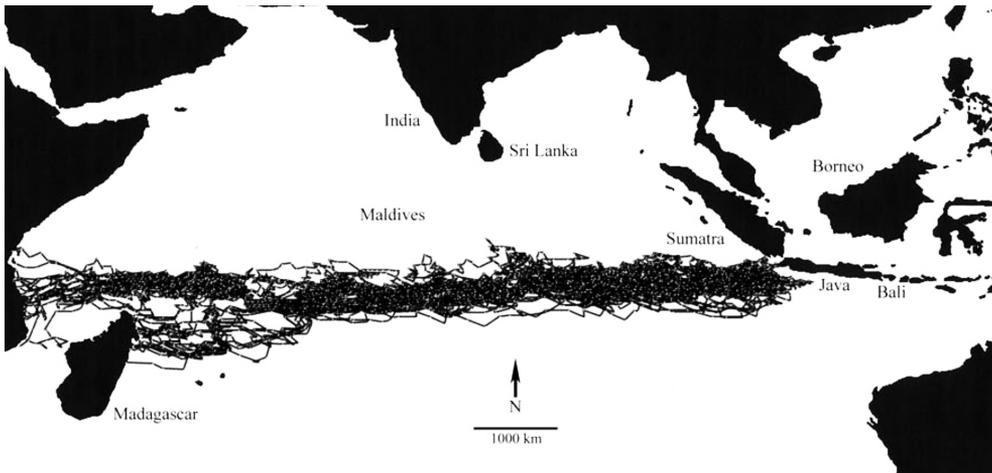
### 3. Etnografi

Blench (1994) mencatat beberapa persamaan budaya antara Afrika Timur dengan Indonesia, seperti misalnya beberapa jenis varietas pertanian, peralatan musik (*xylophone*), persenjataan, teknologi pelayaran, dan bahkan penyebaran penyakit *elephantiasis* (kaki gajah) (Blench 1994:417-38; Laurence 1968:561-63; Mahdi 1999:144-73). Penelitian taksonomi tumbuhan menunjukkan bahwa sejumlah tanaman pangan yang secara luas dianggap sebagai tanaman asli Afrika ternyata telah didomestikasi dan diimpor dari tempat lain. Beberapa contoh yang paling signifikan adalah padi (*Oryza sativa*), ubi (*Dioscorea alata*), talas (*Colocasia esculenta*), pisang raja (*Musa* AAB & ABB) dan pisang (*Musa* AAA). Semua ini ternyata berasal dari Asia Tenggara, kecuali pisang raja yang merupakan gabungan beberapa komponen India di dalam penanda genetiknya (Blench 1994:422-24).

Waruno Mahdi berhasil melacak beberapa pengaruh teknologi navigasi Nusantara di Samudera Hindia, antara lain adalah konstruksi perahu cadik, teknik mengikat antar papan lambung perahu, dan beberapa bentuk kano jenis tertentu. Kemudian, kontak antar budaya menyebabkan proses saling mempengaruhi antara teknologi navigasi Nusantara dengan Latin, yaitu bentuk layar persegi yang diadopsi oleh Austronesia dan layar miring persegi yang diadopsi oleh pelaut Mediterania (Mahdi 1999:173). Selain itu, faktor lingkungan alam berupa pola angin dan arus laut di Samudera Hindia juga memiliki peran yang penting dalam aktivitas pelayaran dan pertukaran budaya di sepanjang pesisir lautan ini.

Fitzpatrick dan Callaghan (2008) melakukan penelitian pelayaran antara Indonesia dan Afrika Timur menggunakan simulasi komputer dan dikonfirmasi dengan data etnohistori. Hasilnya adalah orang yang berlayar dari Indonesia ke Madagaskar dengan menggunakan strategi berlayar melawan arah angin pada Desember-Maret dapat transit di Maladewa. Di sana, mereka bisa mengisi persediaan, dan melanjutkan berlayar ke Madagaskar, khususnya pada bulan Januari. Untuk berlayar kembali dari Madagaskar ke Indonesia dapat dilakukan pada Mei-Juli, dengan menggunakan rute

yang dijelaskan dalam *Periplus of the Erythraean Sea* untuk melakukan perjalanan sepanjang pantai Afrika Timur, untuk kemudian ke India selatan dan Sri Lanka, dan kembali ke Indonesia (Fitzpatrick dan Callaghan 2008:55-56).



**Peta 3. Simulasi pelayaran antara Jawa dan Madagaskar yang dilakukan Fitzpatrick dan Callaghan (2008)**

Kemampuan masyarakat Jawa kuno dalam mengarungi samudera luas dibuktikan dengan adanya relief gambar kapal besar yang ada di dinding Candi Borobudur (McGrail 2001:301). Kapal tersebut merupakan angkutan besar yang membawa pengaruh Indonesia jauh mengarungi Samudera Hindia selama berabad-abad (Dick-Read 2006:32). Interpretasi ini telah dibuktikan oleh suksesnya pelayaran Philip Beale dengan kapal yang dibuat oleh para pelaut Kepulauan Kangeang secara tradisional tanpa besi dan tanpa mesin, kemudian diberi nama Samudera Raksa. Kapal ini merupakan replika dari kapal yang digambarkan dalam relief Borobudur dan diujicobakan pada tahun 2003 untuk berlayar sejauh 17.600 km dari Selat Sunda (Jawa) ke Madagaskar, kemudian melewati Tanjung Harapan untuk menuju Ghana (Dick-Read 2006:23-45).

Berdasarkan pada data tersebut di atas, maka dapat kita ketahui bahwa nenek moyang penduduk Nusantara telah akrab dengan Samudera Hindia paling tidak sejak awal milenium pertama Masehi. Pengamatan etnografi pada para pelaut tradisional

di pantai Baron (Gunung Kidul), bahwa mereka telah turun-temurun beradaptasi dan memiliki teknik khusus untuk berlayar di perairan dengan kondisi ombak yang tinggi dan pantai yang terjal. Untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain, mereka berlayar menyusuri sepanjang pantai pada jarak agak jauh dari daratan yang masih berada dalam jangkauan penglihatan, sehingga terhindar terhempasan pada karang namun masih tetap memiliki pedoman arah. Saat ditemukan teluk yang cukup luas, landai dan aman untuk berlabuh, mereka akan berlayar langsung memotong dari tengah laut ke arah bagian tengah teluk tersebut.

## **Penutup**

Madagaskar adalah salah satu daratan terakhir yang dicapai oleh manusia, dan proses penghuniannya adalah salah satu episode yang paling sedikit dipahami dalam periode prasejarah manusia. Meskipun lokasinya terletak di lepas pantai timur Afrika, namun bukti genetika, bahasa dan budaya membuktikan bahwa penduduk Madagaskar memiliki koneksi yang sangat erat dengan orang Indonesia. Fakta bahwa masyarakat penutur bahasa Austronesia telah menghuni Madagaskar memang sangat kuat. Pertanyaan selanjutnya adalah: Sejak kapan mereka menyeberangi Samudera Hindia? Siapa dan darimana mereka datang? Bagaimana rute yang mereka ambil? Apakah mereka menetap di daratan Afrika sebelum pergi ke Madagaskar? dan Apa yang memotivasi mereka?

Tulisan sederhana ini tentu tidak menjawab seluruh pertanyaan tersebut, namun lebih ditujukan untuk mendorong dilakukannya penelitian arkeologi maritim yang berwawasan regional di seluruh Indonesia. Cara pandang kita selama ini yang hanya tertarik dan berfokus pada perairan "dalam" Nusantara yang cenderung tenang dan damai seharusnya juga perlu diubah. Sudah selayaknya kita menaruh perhatian yang lebih intensif pada perairan "luar" seperti Samudera Hindia di selatan Nusantara yang terkenal buas dan ganas, namun juga menjanjikan harapan akan penemuan yang menarik dan signifikan.

Penelitian arkeologi maritim di pesisir pantai bukanlah suatu penelitian tanpa kendala yang berarti. Salah satunya adalah proses pertambahan daratan (pantai) yang cepat oleh material alluvial akibat kegiatan vulkanik beberapa gunung berapi yang banyak berbaran di Pulau Jawa. Untuk mencari situs-situs permukiman terbuka dari periode neolitik dan paleometalik di sekitar kawasan pantai, sebaiknya dibantu oleh bidang keilmuan lain. Geo-elektrik misalnya, berguna untuk membantu menemukan

garis pantai purba dan situs-situs arkeologis di pesisir pantai saat terjadinya aktivitas pelayaran dan perdagangan masa lampau pada sekitar awal abad Masehi. Selain itu, pembangunan *database* dan analisis laboratorium mengenai bahan baku artefak-artefak “import” berguna untuk mengetahui pola pertukaran antar kawasan yang terjadi pada masa tersebut.



## Daftar Pustaka

- Adelaar, Alexander. 1995. “Asian roots of the Malagasy: a linguistic perspective”, dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde 3de Aft*:325-356.
- Adelaar, K. A. 2006. “The Indonesian migrations to Madagascar: making sense of the multidisciplinary evidence”, dalam *Austronesian diaspora and the ethnogenesis of people in Indonesian Archipelago*. Proceedings of the international symposium, hlm. 205-232.
- Arikunto, Suharsini 2002, *Prosedur Penelitian suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineke Cipta.
- Bellwood, Peter, and Peter Koon. 1989.”‘Lapita colonists leave boats unburned!’The question of Lapita links with Island Southeast Asia”, dalam *Antiquity* 63, No. 240:613-622.
- Bellwood, Peter. 1995. *Austronesian prehistory in Southeast Asia: homeland, expansion and transformation*. Canberra: ANU E Press.
- Bellwood, Peter S. 2000. *Prasejarah Kepulauan Indonesia-Malaysia*. Gramedia Pustaka Utama.
- Bellina, Bérénice. 2003.”Beads, social change and interaction between India and South-east Asia”, dalam *Antiquity* 77, No. 296:285-297.
- Blench, R. 1991. “Ancient connections between Indonesia and Africa in the light of recent ethnobotanical evidence.”*unpublished paper*.
- Blench, Roger. 2008. “The Austronesians in Madagascar and their interaction with the Bantu of the East African coast: Surveying the linguistic evidence for

- domestic and translocated animals”, dalam *Studies in Philippine Languages and Cultures* 18:18-43.
- Blench, R. M., and Martin Walsh. 2009. “Faunal names in Malagasy: their etymologies and implications for the prehistory of the East African Coast”, dalam *Proc. 11<sup>th</sup> Int. Conf. on Austronesian Linguistics (11 ICAL)*, Aussois, France, 22-26 June 2009.
- Blust, Robert. 1984. “The Austronesian homeland: a linguistic perspective”, dalam *Asian Perspectives* 26, No. 1:45-67.
- Brucato, Nicolas, Pradiptajati Kusuma, Murray P. Cox, Denis Pierron, Gludhug A. Purnomo, Alexander Adelaar, Toomas Kivisild, Thierry Letellier, Herawati Sudoyo, and François-Xavier Ricaut. 2016. “Malagasy genetic ancestry comes from an historical Malay trading post in Southeast Borneo”, dalam *Molecular Biology and Evolution* 33, No. 9:2396-2400.
- Cox, Murray P., Michael G. Nelson, Meryanne K. Tumonggor, François-X. Ricaut, and Herawati Sudoyo. 2012. “A small cohort of Island Southeast Asian women founded Madagascar”, dalam *Proceedings of the Royal Society of London B: Biological Sciences*: rspb20120012.
- Dahl, Otto Chr. 1951. *Malgache et Maanjan: une comparaison linguistique*. Vol. 3. A. Gimne.
- Dahl, Otto C. 1991. *Migration from Kalimantan to Madagascar: Otto Chr. Dahl*. Vol. 82. Norwegian Univeristy Sic Press.
- Diamond, Jared, and Peter Bellwood. 2003. “Farmers and their languages: the first expansions”, dalam *Science* 300, No. 5619:597-603.
- Dick-Read, Robert. 2006. “Indonesia and Africa: questioning the origins of some of Africa’s most famous icons,” dalam *TD: The Journal for Transdisciplinary Research in Southern Africa* 2, No. 1:23-45.
- Fitzpatrick, Scott M., and Richard Callaghan. 2008. “Seafaring simulations and the origin of prehistoric settlers to Madagascar”, dalam *Islands of Inquiry: Colonisation, seafaring and the archaeology of maritime landscapes*:47-58.
- Horridge, G. Adrian. 1985. *The prahu: traditional sailing boat of Indonesia*. Oxford University Press, USA.
- Jones A.M. 1971. *Africa and Indonesia; the evidence of the xylophone and other musical factors*. Brill, Leiden.

- Kusuma, Pradiptajati, Murray P. Cox, Denis Pierron, Harilanto Razafindrazaka, Nicolas Brucato, Laure Tonasso, Helena Loa Suryadi, Thierry Letellier, Herawati Sudoyo, and François-Xavier Ricaut. 2015. "Mitochondrial DNA and the Y chromosome suggest the settlement of Madagascar by Indonesian sea nomad populations", dalam *BMC Genomics* 16, No. 1:191.
- Laurence B. R. 1968. "Elephantiasis and Polynesian origins", dalam *Nature*, 219:53-6.
- Mahdi, Waruno. 1999. "The dispersal of Austronesian boat forms in the Indian Ocean", dalam *Archaeology and Language* 3:144-179.
- Nitihaminoto, Goenadi. 2004. "Desa-deso kuno pantai Selatan Jawa", dalam *Berkala Arkeologi* 24 No.1. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta
- Noerwidi, Sofwan. 2008. "Awal Pendaratan Austronesia di Pantai Utara Jawa Sebuah Prospek Melacak Nenek Moyang Etnis Jawa" Pertemuan Ilmiah Arkeologi XI, Surakarta.
- Noerwidi, Sofwan. 2009. "Archaeological Research at Kendeng Lembu, East Java, Indonesia", dalam *Bulletin of the Indo-Pacific Prehistory Association* 29:26-32.
- . 2012. "The significance of the Holocene human skeleton Song Keplek 5 in the history of human colonization of Java: a comprehensive morphological and morphometric study", dalam *International Master Thesis in Quaternary and Prehistory* (2012).
- . 2013. "Site Catchment Analysis of Neolithic Settlements in South Banyuwangi", dalam *Berkala Arkeologi* 33, No. 1. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta
- Noerwidi, Sofwan. 2013. "Chaîne Opératoire" Analysis of Stone Adze From Neolithic Workshop in South Banyuwangi", dalam *Berkala Arkeologi* 33, No. 2:151-168. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta
- Noerwidi, Sofwan dan Priyatno Hadi Sulistyarto. 2011. "Awal Kolonisasi Austronesia di Tenggara Pulau Jawa: Perspektif situs Kendenglembu", dalam *Amerta* Vol. 29 No. 1:45-60. Jakarta: Puslitbang Arkenas.
- Ricaut. 2015. "Mitochondrial DNA and the Y chromosome suggest the settlement of Madagascar by Indonesian sea nomad populations", dalam *BMC Genomics* 16, No. 1:191.

- Simanjuntak, Truman, Widiasmoro, and Harry Widiyanto. 1986. *Laporan penelitian arkeologi Limbasari*. Proyek Penelitian Purbakala Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Simanjuntak, Truman, ed. 2002. *Gunung Sewu in Prehistoric Times*. Gadjah Mada University Press.
- Simanjuntak, Truman. 2015. "Progres Penelitian Austronesia Di Nusantara", dalam *Amerta* 33, No. 1:25-44.
- Tanudirjo, Daud Aris. 2006. "The dispersal of Austronesian-speaking people and the ethnogenesis of Indonesian people", dalam *Austronesian Diaspora and the Ethnogenesis of People in Indonesian Archipelago*, LIPI Press, Jakarta, hlm. 83-98.
- Tofanelli, Sergio, Stefania Bertoncini, Loredana Castrì, Donata Luiselli, Francesc Calafell, Giuseppe Donati, and Giorgio Paoli. 2009. "On the origins and admixture of Malagasy: new evidence from high-resolution analyses of paternal and maternal lineages", dalam *Molecular Biology and Evolution* 26, No. 9:2109-2124.
- Tryon, Darrell. 1995. "Proto-Austronesian and the major Austronesian subgroups", dalam *The Austronesians* 19.
- von Heine-Geldern, R. "Prehistoric Research in the Netherlands Indies (In the Memory of PVvan Stein Callenfels). 1945", dalam *Science and Scientists in the Netherlands Indies*:129-167.
- Widiyanto, Harry. 1998. "Ekskavasi Ngrijangan: Karakter Teknologis dan Tipologis Artefak pada Perbengkelan Neolitik di Punung, Pacitan". *Berita Penelitian Arkeologi* No. 02. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.

# MATARĀM KUNO: AGRARIS ATAU MARITIM

*Baskoro Daru Tjahjono\**

## **Pendahuluan**

Hingga saat ini dalam sejarah kerajaan-kerajaan di Nusantara dikenal ada 2 kerajaan maritim yang kuat, yaitu Śrīwijaya di Sumatera dan Majapahit di Jawa. Kerajaan-kerajaan besar pada masa Hindu-Buddha itu telah menguasai laut dengan armadanya dan memanfaatkannya untuk mempersatukan Nusantara. Śrīwijaya berperan penting dalam perdagangan Asia pada pertengahan abad VII Masehi. Setelah sejarahnya dihidupkan kembali oleh para sejarawan modern, kerajaan ini menjadi terkenal dalam sejarah Indonesia, terutama di kalangan orang Indonesia. Mereka membanggakannya sebagai kekuatan laut yang besar dan kerajaan tertua dalam sejarah kebangsaan Indonesia (Wolters 2011:1). Kebesaran Majapahit tercatat dalam *Nāgarakērtāgama*, yang menyatakan bahwa wilayah yang disatukan Majapahit meliputi Nusantara, Desāntara (Indocina), dan Dwipāntara (Tiongkok dan India) (Nugroho 2010:42).

Menurut Irawan Djoko Nugroho tidak hanya kedua kerajaan itu yang merupakan negara maritim tetapi juga kerajaan-kerajaan Jawa sebelum Majapahit, seperti: Kaling, Mdaṅ (Matarām), Kahuripan, Kadiri, dan Siṅhasāri. Mereka adalah kerajaan-kerajaan maritim yang kuat pada masanya, yang telah menguasai zona-zona perdagangan Asia. Padahal selama ini khususnya Mdaṅ atau dikenal sebagai Matarām Kuno diyakini sebagai negara agraris karena pusat kerajaannya berada di pedalaman, jauh dari aktivitas kemaritiman. Maka sesuai judul di atas pertanyaan muncul, manakah yang benar, Matarām Kuno: Agraris atau Maritim.

---

\* Balai Arkeologi Sumatera Utara, Jl. Seroja Raya Gg. Arkeologi No. 1, Medan, *baskoro\_balaryk@yahoo.co.id*

Kerajaan Matarām kuno berkuasa di wilayah Jawa Tengah dan sebagian Jawa Timur pada abad VIII-XI Masehi. Kerajaan ini dikenal sebagai kerajaan yang bersifat agraris karena pusat kerajaannya berada di pedalaman serta perekonomiannya mengandalkan pada hasil bumi. Hal ini berbeda dengan kerajaan yang hampir semasa yaitu kerajaan Śrīwijaya yang lebih dikenal sebagai kerajaan maritim karena pusatnya berada di kawasan sekitar selat Malaka dan perekonomiannya lebih mengandalkan pada kegiatan perdagangan antar bangsa dan antarpulau. Namun ada satu lagi kerajaan di Nusantara pada masa lalu yang besar karena tidak saja mengandalkan pada hasil buminya tetapi juga pada perdagangan yaitu kerajaan Majapahit, yang berpusat di Jawa bagian timur pada abad XIII-XVI. Kerajaan Majapahit selain dikenal sebagai negara agraris juga sebagai negara maritim karena memiliki armada laut yang kuat sehingga bisa mempersatukan kerajaan-kerajaan di Nusantara. Demikian juga Kerajaan Śrīwijaya yang pada masanya bisa berkembang menjadi kerajaan besar dan kuat karena didukung oleh kekuatan armada lautnya yang berhasil menguasai selat Malaka yang pada saat itu menjadi salah satu jalur perdagangan dunia.

Lalu bagaimana dengan kerajaan Matarām kuno yang pada abad VIII-XI juga menjadi kerajaan besar, apakah hanya mengandalkan hasil bumi tanpa mempunyai kekuatan maritim untuk dapat menaklukkan kerajaan-kerajaan sekitarnya atau melakukan perdagangan dengan kerajaan lain untuk memperkuat perekonomiannya. Bagaimana mereka bisa berinteraksi dengan bangsa-bangsa lain di luar Pulau Jawa jika tanpa mempunyai armada laut.

### **Matarām Kuno: Pusat Pemerintahan dan Dinasti yang Berkuasa**

Pada awalnya Kerajaan Matarām Kuno diperkirakan berpusat di poros Kedu-Prambanan, yang didasarkan pada banyaknya tinggalan bangunan monumental berupa candi dan stūpa yang sangat megah di kawasan itu. Poros Kedu-Prambanan meliputi daerah-daerah yang termasuk wilayah Kabupaten Magelang Provinsi Jawa Tengah dan Kabupaten Sleman Daerah Istimewa Yogyakarta, khususnya sekitar Prambanan. Di kawasan Kedu terdapat Candi Borobudur, Mendut, Pawon, Ngawen, dan masih banyak candi lain di sekelilingnya. Di kawasan sekitar Prambanan terdapat Candi Prambanan (Lorojonggrang), Sewu, Plaosan, Sari, Kalasan, Sambisari, dan candi-candi lainnya. Selanjutnya pada masa pemerintahan Pu Siṅḍok pusat kerajaan dipindahkan ke Jawa Timur.

Nama Matarām baru muncul sekitar awal abad VIII, yaitu saat Sañjaya berkuasa. Ia menyebut dirinya sebagai Rakai Matarām Sañ Ratu Sañjaya. Namun leluhurnya sudah mulai memerintah di Jawa Tengah sejak abad VIII yang diawali oleh Dapunta Selendra sebagai pendiri wangsa Śailendra. Pada waktu itu nama kerajaannya belum diketahui karena belum ditemukan prasasti yang menyebutkan hal itu. Pada abad V berita-berita Tionghoa dari zaman Dinasti Song Awal (420-470 Masehi) menyebut Jawa dengan sebutan She-p'ō, kemudian berubah menjadi Ho-ling pada masa Dinasti T'ang (618-906) dan berlangsung hingga tahun 818. Selanjutnya berubah lagi menjadi She-po sejak tahun 820 sampai 856 (Damais 1964:140-141; Poesponegoro 1984:93).

Dari data prasasti diketahui terdapat sejumlah nama tempat yang diduga sebagai pusat-pusat pemerintahan atau lokasi ibukota kerajaan Matarām Kuno. Diketahui pula bahwa ibukota kerajaan mengalami beberapa kali perpindahan. Ibukota kerajaan Matarām Kuno pertama adalah Poḥ Pitu seperti yang tercantum dalam prasasti Mantyaśih. Perpindahan lokasi ibukota kerajaan diketahui dari prasasti Śiwagērha yang berangka tahun 778 Śaka (856 Masehi) yang berasal dari masa pemerintahan Rakai Kayuwañi. Dalam prasasti tersebut dikatakan bahwa ibukota kerajaan terletak di Mamratipura (*kadatwan i mdañ i bhumi Matarām i mamratipura*). Sampai saat ini lokasi Poḥ Pitu maupun Mamratipura belum dapat diketahui. Meskipun demikian yang dapat dipastikan adalah keduanya, baik Poḥ Pitu maupun Mamratipura terletak di daerah Jawa Tengah sekarang. Raja Matarām Kuno lainnya yang memindahkan ibukota kerajaan yang tercatat dalam prasasti adalah Raja Siṇḍok yang bergelar Śrī Isānawikramottunggadewa, yang memindahkan ibukota kerajaan ke daerah Jawa Timur (Nastiti 2003:24-27; Boechari 1976; Poesponegoro 1984:157).

Daerah Jawa Timur sudah dikuasai kerajaan Matarām Kuno sejak masa pemerintahan Rakai Watukura Dyaḥ Balitung (898-911). Jawa Timur dengan Sungai Brantasnya sangat memungkinkan untuk meningkatkan jalur perdagangan ke seluruh wilayah Nusantara maupun untuk jalur perdagangan internasional. Dengan alasan tersebut Pu Siṇḍok merencanakan pindah ke Jawa Timur, akan tetapi karena adanya bencana alam maka kepindahannya tergesa-gesa sehingga tidak sempat membangun istananya terlebih dahulu. Oleh sebab itu, jelas mengapa dalam prasasti Gulung-gulung yang berangka tahun 851 Śaka (929 Masehi) tidak menyebutkan nama keratonnya, dan baru tiga bulan kemudian Pu Siṇḍok mengumumkan bahwa ia berkeraton di Tamwlañ, yang diidentifikasi dengan Desa Tambelang di Kabupaten Jombang,

Jawa Timur. Keterangan tersebut terdapat dalam prasasti Turyyan yang berangka tahun 851 Śaka (929 Masehi). Akan tetapi dari Prasasti Añjukladang yang berangka tahun 859 Śaka (937 Masehi) dan Prasasti Paradah yang berangka tahun 865 Śaka (943 Masehi) ibukota kerajaan disebutkan terletak di Watugaluh (*kadatwan ri mdañ ri bhumi Matarām i watugaluh*) yang diidentifikasi dengan Desa Watugaluh, di tepi Sungai Brantas, yang termasuk Kabupaten Jombang, Jawa Timur. Pindahnya ibukota kerajaan dari Tamwlang ke Watugaluh diperkirakan karena adanya serangan musuh (Poesponegoro 1984:167). Sampai masa pemerintahan Raja Dharmmawangsa Ṭguh ibukota kerajaan masih terletak di Watugaluh. Keterangan ini diketahui dari Prasasti Wwahan yang berangka tahun 907 Śaka (995 Masehi), yang masih menyebutkan *kadatwan ri mdañ ri bhumi Matarām ri watugaluh* (Boechari 1986:190).

Menurut Poerbatjaraka, di Jawa hanya ada satu dinasti yang berkuasa atas Matarām Kuno yaitu Dinasti Śailendra. Sañjaya dan keturunan-keturunannya adalah raja-raja dari keluarga Śailendra yang menganut ajaran Śiwa. Tetapi sejak Pañangkaran berpindah ajaran menjadi penganut Buddha Mahāyāna, raja-raja di Matarām menjadi penganut Buddha Mahāyāna juga (Poerbatjaraka 1958:254-264). Prasasti Sojomerto yang ditemukan di Kabupaten Batang menyebutkan nama Dapunta Selendra, nama ayahnya (Santanū), nama ibunya (Bhadrawati), dan nama istrinya (Sampūla) (*da pū nta selendra namah santanū nāma nda bapa nda bhadrawati nāma nda aya nda sampūla nāma nda ..*). Menurut Boechari, tokoh yang bernama Dapunta Selendra adalah cikal-bakal raja-raja keturunan Śailendra yang berkuasa di Mdañ (Boechari 1966:241-251).

Silsilah raja-raja keturunan Dinasti Śailendra dapat diketahui dari dua prasasti yang dikeluarkan oleh Balitung yaitu prasasti Mantyāsih I (907) dan prasasti Wanua Teñah III (908). Yang menarik dari dua prasasti ini walaupun sama-sama dikeluarkan oleh Balitung tetapi daftar nama raja yang dituliskan agak berbeda. Ada empat nama yang terdapat dalam prasasti Wanua Teñah III tidak ditemukan pada prasasti Mantyāsih I, yaitu Dyah Gula, Dyah Tagwas, Dyah Dewendra, dan Dyah Bhadra. Menurut Kusen perbedaan itu disebabkan karena adanya perbedaan latar belakang dikeluarkannya prasasti tersebut. Prasasti Mantyāsih diterbitkan dalam rangka melegitimasi dirinya sebagai pewaris tahta yang sah, sehingga yang dicantumkan hanya para raja yang berdaulat penuh atas seluruh wilayah kerajaan. Dyah Gula, Dyah Tagwas, Dyah Dewendra, dan Dyah Bhadra tidak berdaulat penuh atas wilayah kerajaan sehingga tidak dimasukkan dalam daftar. Sedangkan Prasasti Wanua Teñah

III dikeluarkan dalam kaitannya dengan perubahan status sawah di Wanua Teñah, sehingga semua penguasa yang berkepentingan dengan perubahan status sawah dimasukkan dalam daftar (Kusen 1994:90-91). Selain itu, prasasti Mantyāsīh I hanya menyebutkan urutan nama raja yang memerintah, sedangkan prasasti Wanua Teñah III selain urutan nama-nama raja juga menyebutkan angka tahun kenaikan tahta dan pengunduran diri atau meninggalnya, sehingga dapat diketahui lama masa pemerintahannya (Setiawan 1995:16).

Berdasarkan prasasti Mantyāsīh I dapat diketahui bahwa raja pertama Matarām Kuno adalah Sañjaya atau rahyanta ri mdañ menurut Prasasti Wanua Teñah III. Sañjaya naik tahta pada tahun 717 dan memerintah selama 29 tahun sampai tahun 746 Masehi. Pada masa pemerintahannya, Sañjaya mengeluarkan Prasasti Canggal (732). Dari prasasti ini dapat diketahui bahwa sebelum Sañjaya naik tahta, maka raja yang memerintah Jawa atau Ho-ling adalah Sanna. Raja ini kemudian meninggal karena diserang oleh musuh. Karena ibukota kerajaan telah diserang musuh maka ketika Sañjaya naik tahta setelah berhasil mengalahkan musuh-musuhnya, ia memindahkan pusat kerajaannya ke Mdañ yang terletak di Poh Pitu. Sañjaya adalah anak Sannaha saudara Sanna (Poesponegoro 1984:94).

Pada tahun 746 Rake Pañangkarān naik tahta menggantikan ayahnya Sañjaya. Dia memerintah selama 38 tahun, yaitu sampai tahun 784. Rake Pañangkarān menyebut dirinya sebagai Permata Wangśa Śailendra dan bergelar Śrī Wirawairimathana. Pada masa pemerintahannya, ia mengeluarkan prasasti Hampran, yang memperingati pemberian tanah di Desa Hampran yang terletak di wilayah Trigramwya oleh seorang yang bernama Bhanu dalam kebaktian terhadap Isa dengan persetujuan Sang Siddhadewi. Selanjutnya raja ini mendirikan candi-candi kerajaan untuk ibadah ajaran Buddha. Di antaranya adalah Candi Kalasan yang tertulis dalam prasasti Kalasan tahun 778, Candi Sewu untuk pemujaan Mañjuśrī seperti tercatat dalam Prasasti Kelurak tahun 782, Candi Plaosan Lor yang melambangkan kesatuan kerajaan, Candi Borobudur untuk pemujaan pendiri Dinasti Śailendra, dan sebuah wihāra di bukit Ratu Boko yang didirikan 8 tahun setelah turun tahta sebagaimana tertulis dalam prasasti Abhayagiriwihāra tahun 792 (Poesponegoro 1984:109-110). Berdasarkan prasasti Wanua Teñah III yang dikeluarkan oleh Raja Balitung tahun 908, dapat diketahui bahwa Rake Pañangkarān telah menganugerahkan sebidang sawah di Wanua Teñah sebagai sīma bihāra di Pikatan. Bihāra di Pikatan ini didirikan oleh Rahyangta i Hara adik Sañjaya atau paman Rake Pañangkarān (Kusen 1994:82).

Rake Pañangkaran digantikan oleh Rake Panaraban (Panunggalan), yang memerintah dari tahun 784-803 Masehi. Pada masa pemerintahannya, tidak mengeluarkan sebuah prasasti pun. Dia adalah anak Rakai Pañangkaran dan merupakan pewaris tahta yang sah. Seperti yang tertulis pada lempengan emas yang ditemukan di dekat Gapura Utama Ratu Boko yang mengatakan bahwa dia telah membantu Rakai Pañangkaran membangun gapura utama kompleks tersebut (Kusen1994:85).

Rake Warak Dyah Manara menggantikan Rake Panaraban, bertahta selama 24 tahun, dari tahun 803 sampai dengan 827 Masehi. Berdasarkan Prasasti Wanua Teñah III dapat diketahui bahwa Rake Warak ini beragama Śiwa dan telah mencabut status sawah di Wanua Teñah sīma di Bihāra Pikatan. Rake Warak adalah anak Rake Panaraban. Dia disebut juga sebagai *Sang Lumah i Kelasa* (Kusen1994:85).

Selanjutnya Dyah Gula naik tahta setelah Rake Warak meninggal. Namun dia hanya bertahta selama 6 bulan dari tahun 827 sampai dengan 828 Masehi. Dia adalah anak Rake Warak, yang pada waktu naik tahta masih berusia muda sehingga belum bergelar rake. Sebagaimana ayahnya dia beragama Śiwa.

Rake Garung berhasil naik tahta karena merebut kekuasaan dari tangan Dyah Gula, keponakannya sendiri. Dia bertahta selama 19 tahun dari tahun 828 sampai dengan 847 Masehi. Rake Garung adalah anak dari *Sang Lumah i Tuk* yang kemungkinan adalah Rake Panaraban dan penganut ajaran Buddha. Pada masa pemerintahannya dia mengembalikan status sīma sawah di Wanua Teñah. Sebelum memerintah telah mengeluarkan sebuah prasasti pada tahun 819. Pada masa memerintah mengeluarkan Prasasti Tru i Tpusan tahun 842 Masehi, yang berisi penetapan sīma Desa Tru i Tpusan bagi Kamulan di Bhumisambhara dan menyebut nama *Śrī Kahulunan* yang berarti ibu suri. Selain itu juga mengeluarkan Prasasti Garung tahun 842, yang berisi tentang pembebasan tanah Mamrati dari beberapa jenis pungutan atau pajak (Kusen1994:86-87).

Rake Pikatan Dyah Saladu menggantikan Rake Garung, bertahta selama 8 tahun dari tahun 847 sampai dengan 855 Masehi. Rake Pikatan Dyah Saladu penganut ajaran Śiwa, dia adalah anak Rake Gurunwangi Dyah Ranu yang kawin dengan anak Rake Warak. Dia telah mencabut kembali status sīma sawah di Wanua Teñah. Sebagai penganut Śiwa maka dia memerintahkan membangun candi kerajaan yang berlandaskan agama Śiwa, yaitu Candi Loro Jonggrang (Candi Prambanan). Hal ini diketahui dari Prasasti Śiwagērha tahun 856 (Casparis 1956:280-330;

Poesponegoro 1984:120). Nama Dyah Saladu selain terdapat pada Prasasti Wanua Teñah III juga terdapat pada bagian *harmika* dua buah stūpa perwara Candi Plaosan Lor, yang tertulis: “*Anumoda rake Gurunwangi Dyah Saladu astūpa śrī mahārāja rake Pikatan*” (Casparis 1958:11; Kusen 1994:88). Pada masa pemerintahannya telah terbit Prasasti Tulañ Air tahun 850, yang berisi tentang penetapan Sīma di Desa Tulañ Air oleh Rakai Patapan pu Manuku. Rakai Pikatan Dyah Saladu kemungkinan naik tahta dengan jalan merebutnya dari pewaris tahta yang sah. Dugaan ini muncul karena dalam prasasti Śiwagērha tahun 856 tersirat adanya peperangan yang terjadi sebelum Rake Kayuwangi Dyah Lokapala naik tahta (Casparis 1956:316-319; Kusen 1994:89).

Setelah Rake Pikatan meninggal kerajaan dipimpin oleh Rake Kayuwangi Dyah Lokapala. Dia memerintah selama 30 tahun dari tahun 855 sampai dengan 885 Masehi. Rake Kayuwangi Dyah Lokapala diidentifikasi sebagai anak Rake Pikatan Dyah Saladu. Pada masa pemerintahannya dia mengeluarkan beberapa prasasti antara lain Prasasti Wanua Teñah I (863 Masehi), yang berisi tentang penetapan sīma di wilayah Wanua Teñah oleh Rakai Patapan pu Manuku sedangkan yang menjadi raja pada masa itu adalah Rakarayan Kayuwangi pu Lokapala. Selain itu adalah Prasasti Wuatan Tija tahun 880 Masehi, berisi tentang pembebasan Desa Wuatan Tija dari kekuasaan wilayah Wintri dan pembebasan pajak dan cukai selama Dyah Bumi berkuasa di Wuatan Tija. Dyah Bumi adalah anak dari Śrī Mahārāja Rake Kayuwangi Dyah Lokapala.

Dyah Tagwas menggantikan kedudukan ayahandanya Rake Kayuwangi. Dia tidak memakai gelar Rake karena pada waktu naik tahta belum dewasa. Kayuwangi naik tahta tahun 885 Masehi, masa pemerintahannya sangat singkat hanya 8 bulan. Dia digulingkan oleh Rake Panumwungan Dyah Dewendra. Namun setelah digulingkan tetap menyatakan dirinya sebagai raja dengan mengeluarkan Prasasti Er Hangat. Menurut Jones prasasti itu dikeluarkan tahun 888 (Jones 1984:19; Kusen 1994:89). Dalam prasasti itu dia menyebut dirinya Śrī Mahārāja Dyah Tagwas Jayakirtiwarddhana.

Rake Panumwungan Dyah Dewendra memerintah selama 1 tahun 4 bulan yaitu dari tahun 885 sampai dengan 887 Masehi. Dia digulingkan oleh Rake Gurunwangi Dyah Bhadra. Setelah digulingkan Dyah Dewendra masih mengeluarkan Prasasti Poh Dulur tahun 890, dan menyebut dirinya Rake Limus Dyah Dewendra (Jones 1984:197-198; Kusen 1994:90).

Rake Gurunwangi Dyah Bhadra yang telah berhasil merebut tahta dari tangan Dyah Dewendra ternyata hanya memerintah selama 28 hari. Meskipun pemerintahannya sangat singkat dia masih sempat mengeluarkan Prasasti Munggu Antan tahun 887 Masehi. Prasasti ini kemungkinan merupakan langkah politik untuk memperkokoh kedudukannya tetapi tidak berhasil (Kusen 1994:90).

Setelah Rake Gurunwangi Dyah Bhadra meninggalkan istana, tahta kerajaan kosong selama 7 tahun. Kekosongan itu berakhir ketika Rake Wungkalhumalang (Watuhumalang) naik tahta. Dia memerintah selama 4 tahun dari tahun 894 sampai dengan 898 Masehi. Selain disebut dalam prasasti Mantyaśih, Rake Watuhumalang juga disebut dalam prasasti Panunggalan tahun 896 dengan gelar haji (Poesponagoro 1984:135; Kusen 1994:90).

Setelah Rake Wungkalhumalang meninggal yang kemudian naik tahta adalah Rake Watukura Dyah Balitung. Raja ini naik tahta tahun 898 dan memerintah sampai tahun 913 Masehi. Raja ini mengeluarkan prasasti paling banyak, prasasti tertua yang menyebut nama Rakai Watukura Dyah Balitung adalah prasasti Telahap (Kedu) tahun 899 Masehi sedangkan yang termuda adalah prasasti Tulangan (Jedung I) tahun 910 Masehi.

Masih ada lima raja lagi yang memerintah Matarām Kuno setelah Dyah Balitung, sehingga tidak masuk dalam daftar raja-raja. Balitung digantikan oleh Pu Daksa, yang bergelar Śrī Dakṣottama Bāhubajrapratipakṣakṣaya. Prasasti yang menyebutkan Pu Daksa sebagai raja ialah prasasti Timbangan Wungkal yang berangka tahun 916 Sañjaya (913 Masehi) (Brandes 1913:53-54; Setiawan 1995:44). Akhir masa pemerintahan Pu Daksa diperkirakan pada tahun 919 Masehi, yang didasarkan pada prasasti Wintang Mas B (Stuart 1875:31; Setiawan 1995:44). Tahta kerajaan kemudian diduduki oleh Rakai Layang Dyah Tulodong.

Prasasti Lintakan (919) menandai awal masa pemerintahan Dyah Tulodong. Tidak banyak prasasti yang dikeluarkan oleh raja ini. Prasasti terakhir yang masih menyebutkan Dyah Tulodong sebagai raja ialah prasasti Hariñjing B (921) (Kartoatmojo 1984:48-50), sedangkan prasasti Hariñjing C (927) tidak menyebut nama raja (Poesponagoro 1984:151-154). Dengan demikian, pemerintahan Dyah Tulodong diperkirakan berakhir pada tahun 927 Masehi (Setiawan 1995:44-45).

Selanjutnya terdapat seorang raja bernama Śrī Mahārāja Pu Wagiswara, yang tertulis dalam prasasti Palebuan (927 Masehi) (Stutterheim 1935:432-435). Pu Wagiswara hanya memerintah dalam waktu singkat, yang diketahui dari prasasti

Wulakan (927 Masehi) yang menyebutkan Śrī Mahārāja Dyah Wawa sebagai raja yang mengeluarkan prasasti (Goris 1928:66-68). Pemerintahan Dyah Wawa diperkirakan berakhir tahun 928 Masehi, yang didasarkan dari prasasti Blota (Panggumulan III) (Brandes 1913:110-113; Setiawan 1995:46).

Dyah Wawa digantikan oleh Pu Siṅdok, yang sebelumnya telah menjabat sebagai rakai Halu pada masa pemerintahan Dyah Tulodong dan sebagai rakai Hino pada masa pemerintahan Dyah Wawa. Pu Siṅdok kemudian memindahkan pusat kerajaan Matarām Kuno ke Jawa Timur. Berdasarkan prasasti Gulunglung, Pu Siṅdok mulai memerintah tahun 929 Masehi dengan gelar Śrī Mahārāja Śrī Içana Wikrama Dharmmotunggadewa (Poesponagoro 1984:159; Setiawan 1995:48). Masa pemerintahan Pu Siṅdok berakhir tahun 947 Masehi, yang didasarkan dari prasasti Paradah I (947) sebagai prasasti terakhir Pu Siṅdok (Krom 1915:68; Setiawan 1995:49). Setelah berakhirnya masa pemerintahan Pu Siṅdok, ada masa gelap selama 70 tahun sampai dengan pemerintahan Śrī Dharmawangsa Teguh Anantawikrama (Poesponagoro 1984:168-171; Setiawan 1995:49-50).

### **Matarām Kuno: Agraris atau Maritim**

Negara maritim adalah negara yang memiliki visi atau pandangan hidup maritim untuk mengontrol dan memanfaatkan laut sebagai syarat mutlak mencapai kesejahteraan dan kejayaan. Enam syarat sebuah negara maritim, yaitu lokasi geografis, karakteristik tanah dan pantai, luas wilayah, jumlah penduduk, karakter penduduk, serta pemerintahan (Nugroho 2010:13; Suroyo dkk. 2007:11). Negara maritim harus dapat mengendalikan pulau-pulau yang menjadi wilayah kekuasaannya, sehingga wajib memiliki armada laut yang tangguh, baik armada perang maupun armada dagang (Nugroho 2010:13; Suroyo dkk. 2007:43).

Kenneth R. Hall menyatakan bahwa ada lima zona komersial di Asia Tenggara pada abad XIV dan awal abad XV. Pertama, zona Teluk Benggala, mencakup India Selatan, Srilangka, Birma, dan pantai utara Sumatera. Kedua, kawasan Selat Malaka. Ketiga, kawasan Laut Tiongkok Selatan, meliputi pantai timur Semenanjung Tanah Melayu, Thailand, dan Vietnam Selatan. Keempat, kawasan Sulu, mencakup pantai barat Luzon, Mindoro, Cebu, Mindanau, dan pantai utara Kalimantan. Kelima, kawasan Laut Jawa, meliputi Kalimantan Selatan, Jawa, Sulawesi, Sumatera, dan Nusa Tenggara (Nugroho 2010:13-14; Suroyo dkk. 2007:9). Selain lima zona itu

ada dua zona lain, yaitu kawasan Laut Arab, meliputi Cochin, Malabar, Oman, dan Aden; dan kawasan Laut Merah, meliputi Mombasa, Mogadishu, Muza, Berenike, yang berujung di Alexandria (Nugroho 2010:14).

Ketujuh zona komersial itu tidak terbatas pada abad XIV dan awal abad XV saja, melainkan pada abad-abad sebelumnya juga sudah berlangsung. Demikian pentingnya tujuh zona komersial menyebabkan gesekan perebutan dominasi di kawasan itu, baik oleh Arab (Dazi), India (Magadha, Colamandala, Pandya), Daratan Asia Tenggara (Khmer), Mongol, maupun Jawa. Perebutan dominasi itu juga melibatkan Jawa dan wilayah sekitarnya, seperti kerajaan-kerajaan di Sumatera, Malaka, Kalimantan, dan Sulawesi (Nugroho 2010:14).

Secara umum, gesekan perebutan dominasi di tujuh zona komersial menyebabkan konflik terbuka seperti Mongol dengan Jawa, India dengan Jawa, Khmer dengan Jawa, serta Jawa dengan Sumatera, dan konflik tertutup dengan Arab. Dalam setiap konflik tersebut Jawa selalu menang, sehingga kapal-kapal Jawa mendominasi seluruh kawasan. Menurut *Sejarah Melayu* dan *Hikayat Raja-raja Pasai*, serta informasi Arab, jumlah perahu yang dimiliki negara-negara di Asia dalam satu ekspedisi umumnya sebanyak 100 buah. Banyaknya armada kapal menunjukkan kuatnya kerajaan yang memilikinya. Armada yang memiliki jumlah kapal di atas rata-rata adalah Makassar dan Jawa. Makassar memiliki 200 perahu, sedangkan Jawa memiliki lebih dari 2.800 perahu dalam satu ekspedisi (Nugroho 2010:16).

Dalam *Carita Parahiyangan* diungkapkan bahwa setelah membangun kembali kerajaannya, Sañjaya raja Mdañ menganeksasi Melayu, Kemir, Keling, Tiongkok, dan Kahuripan. Setelah aneksasi tersebut, sumber Arab yang ditulis oleh Sulayman dalam perjalanannya ke India dan Tiongkok pada 851, menyebutkan bahwa Śrībuza (Śrīwijaya), Ramni (daerah di Sumatera), dan Kalah (Semenanjung Tanah Melayu) sebagai daerah Jawa (Mdañ). Informasi ini menunjukkan bahwa sebelum Majapahit di Jawa ada kerajaan besar lain, yaitu Mdañ. Informasi adanya aneksasi atas Śrīwijaya juga diperkuat dengan berita Tionghoa masa Dinasti T'ang yang menyatakan bahwa Shih-li-foshih (Śrīwijaya) mengirim utusan ke Tiongkok pada tahun 670-673, 713-741, dan utusan terakhir pada 742. Sejak itu tidak ada lagi utusan Shih-li-fo-shih (Śrīwijaya) yang datang (Nugroho 2010:31-33).



**Foto 1. Perahu Punjulharjo (Repro Inajati Adrisijanti)**

Aneksasi-aneksasi yang dilakukan Raja Sañjaya adalah upaya untuk menguasai lima zona komersial di Asia Tenggara. Aneksasi atas Keling (India) merupakan bentuk penguasaan zona Teluk Benggala, aneksasi atas Melayu merupakan bentuk penguasaan zona Selat Malaka, aneksasi atas Kemir (Khmer) dan Tiongkok merupakan bentuk penguasaan zona Laut Tiongkok Selatan, aneksasi atas Kalimantan merupakan bentuk penguasaan zona Sulu, dan aneksasi atas Kahuripan merupakan bentuk penguasaan zona Laut Jawa. Sementara itu dua zona lain, yaitu

Laut Arab dan Laut Merah telah dikuasai kerajaan pendahulunya yaitu Kaling (Nugroho 2010:33-34).

Melalui data filologi di atas Nugroho dapat mengungkapkan bahwa tradisi maritim sebenarnya sudah lama dianut oleh kerajaan-kerajaan di Nusantara, tidak saja oleh Śrīwijaya dan Majapahit, melainkan juga kerajaan-kerajaan Jawa pra Majapahit, yaitu Kaling, Mdañ (Matarām), Kahuripan, Kadiri, dan Siñhasāri. Mereka menyadari bahwa dengan menguasai jalur-jalur perdagangan laut akan menguasai perekonomian dunia pada masa itu.

Namun apakah data filologi yang menyatakan kehebatan armada laut Jawa, khususnya pada masa Matarām Kuno, juga didukung oleh data arkeologi. Memang belum banyak penelitian arkeologi yang membahas tentang kemaritiman masa Matarām Kuno karena adanya anggapan bahwa kerajaan itu bersifat agraris. Maka menjadi menarik apa yang telah diungkap Nugroho tersebut, sekaligus menyadarkan dan menjadi tantangan para arkeolog untuk mengungkap kemaritiman masa Matarām Kuno. Sebagai kerajaan besar yang mampu bertahan hingga rentang waktu 300 tahun, mustahil kalau Matarām Kuno tidak memiliki armada laut yang kuat, karena yang dihadapi tidak hanya kerajaan-kerajaan di Jawa saja tetapi lebih banyak musuh dari luar Jawa. Armada laut itu tidak hanya untuk berperang menghadapi musuh tetapi juga untuk berdagang dengan kerajaan-kerajaan atau bangsa-bangsa lain, seperti Arab, India, Tiongkok, Śrīwijaya, Malaka, dan lain-lain.

Data arkeologi memang mempunyai keterbatasan, sehingga akan sangat sulit bahkan tidak mungkin untuk dapat mengungkap jumlah armada perahu yang dimiliki oleh Jawa khususnya Matarām Kuno, sebagaimana dinyatakan dalam *Sejarah Melayu* dan *Hikayat Raja-raja Pasai* maupun informasi Arab. Namun informasi dari data filologi maupun data sejarah lainnya dapat membantu penelusuran tinggalkan masa lalu melalui penelitian arkeologi. Misalnya jika ada informasi mengenai pelabuhan-pelabuhan kuno di suatu tempat tentunya bisa ditelusuri kebenarannya melalui penelitian arkeologi. Informasi mengenai bentuk dan ukuran perahu tentu bisa untuk perbandingan dengan temuan-temuan perahu yang sudah ada.

Temuan perahu kuno spektakuler di Desa Punjulharjo, Rembang telah diteliti oleh Balai Arkeologi Yogyakarta tahun 2008. Temuan perahu ini dikatakan spektakuler karena merupakan temuan perahu kuno yang relatif utuh. Berdasarkan pertanggalannya, perahu kuno Punjulharjo itu berkisar antara tahun 660-780 Masehi.

Dikaitkan dengan konteks kesejarahan, masa tersebut berada pada peradaban masa Śrīwijaya di Sumatera dan Matarām Kuno di Jawa (Riyanto 2013:5).



**Foto 2. Relief Perahu Besar di Candi Borobudur (dok. Ery Sudewo)**

Perahu kuno ini belum dapat dipastikan apakah milik Śrīwijaya atau Matarām Kuno, namun berdasarkan ciri-ciri teknologinya (teknik papan ikat dan kupingan pengikat) dapat dipastikan bahwa perahu Punjulharjo adalah perahu Nusantara atau Asia Tenggara secara umum (Riyanto 2013:5). Walaupun belum dapat dipastikan sebagai milik Śrīwijaya atau Matarām Kuno, namun karena perahu ini adalah perahu Nusantara bisa jadi perahu ini milik Śrīwijaya atau Matarām Kuno. Penemuan ini menjadi sangat penting mengingat tingkat kesulitan yang tinggi untuk bisa menemukan sisa-sisa perahu kuno lainnya, apalagi yang relatif masih utuh, sehingga penelitian yang mendalam sangat diperlukan untuk dapat mengungkap siapa pemilik perahu itu.

Perahu Punjulharjo ini mempunyai ukuran yang cukup besar, panjang 15 meter dan lebar 4,6 meter. Perahu ini termasuk dalam kategori perahu berbadan lebar yang mampu membawa muatan yang cukup banyak, sehingga diduga sebagai perahu dagang yang dapat berlayar jauh mengarungi lautan lepas. Menurut Manguin, pakar Arkeologi Maritim dari EFEO Perancis, kapasitas perahu sekitar 60 ton dengan

jumlah orang sekitar 24 orang. Dijelaskan pula bahwa perahu ini bukan jenis perahu nelayan atau perahu perang, tetapi kemungkinan perahu dagang (Riyanto 2013:6).

Data arkeologis mengenai aktivitas kemaritiman masa Matarām Kuno juga dapat ditelusuri melalui relief moda transportasi air pada candi Borobudur. Dalam panel-panel relief itu digambarkan beberapa jenis perahu, ada jenis perahu berukuran kecil yang biasa digunakan di sungai laut dekat pantai, maupun perahu berukuran besar yang biasa digunakan di lautan lepas atau samudera. Dengan adanya relief-relief perahu berbagai ukuran dan berbagai manfaat itu menunjukkan bahwa masyarakat Matarām Kuno telah mengenal teknologi perahu, mungkin juga ada yang berprofesi sebagai nahkoda perahu.



**Foto 3. Relief Perahu Kecil di Candi Borobudur (dok. Ery Sudewo)**

Prasasti Puhawañ Glis atau Prasasti Gondosuli, ditemukan di Desa Gondosuli, Kecamatan Bulu, Kabupaten Temanggung, Jawa Tengah. Prasasti itu ditulis dalam aksara Jawa Kuno dan bahasa Melayu Kuno. Isinya kurang begitu jelas, antara lain menyebutkan bahwa pada tanggal 8 paro terang bulan Jyesta tahun 749 Śaka (7 Mei 827 Masehi) Dañ Puhawañ Glis dan istrinya meresmikan sebuah *sīma*. Menurut informasi Bambang Budi Utomo prasasti itu berisi tentang puja bakti yang dilakukan oleh seorang nakhoda kapal terhadap sebuah bangunan suci di Gondosuli. Jika dilihat konteksnya Dañ Puhawañ Glis adalah nakhoda yang berasal dari Jawa atau Matarām Kuno, karena pekerjaannya sebagai nakhoda (dañ puhawañ), ia lama merantau. Pada suatu kesempatan rindu akan kampung halamannya, maka ia pulang dengan tidak lupa memberikan persembahan kepada dewa yang dipujanya.

## **Penutup**

Sekelumit data arkeologi di atas telah menyiratkan bahwa masa Matarām Kuno ada nuansa kemaritiman. Memang baru sedikit, namun yang sedikit tersebut mampu memberikan harapan bagi para arkeolog untuk lebih berani mengungkapkan data kemaritiman pada masa Matarām Kuno. Bangsa-bangsa yang hidup di pulau-pulau yang dikitari oleh lautan luas tentu menyadari situasi dan kondisinya tersebut, sehingga akan beradaptasi dengan lingkungan geografis yang demikian. Pada akhirnya adaptasi dengan lingkungan itu akan menghasilkan karakter yang khas bangsa itu. Maka sudah selayaknya kalau Matarām Kuno juga muncul sebagai kerajaan maritim, sebagaimana tetangganya Śrīwijaya dan kerajaan sesudahnya seperti Majapahit.

Jika dalam Prasasti Canggal (732 Masehi) disebutkan bahwa Pulau Jawa sangat indah, hijau, subur, dan kaya akan emas, tidak harus diartikan bahwa Matarām Kuno yang berada di Pulau Jawa sangat bergantung pada hasil bumi tersebut sehingga dapat dikatakan sebagai negara agraris. Kekayaan alam Pulau Jawa itu dapat dikatakan sebagai bonus atau nilai tambah yang dimiliki oleh Matarām Kuno, sehingga kekuatan ekonomi Matarām Kuno tidak saja bergantung pada hegemoninya terhadap tujuh zona perdagangan Asia, tetapi juga ditopang oleh hasil buminya, sebagaimana Kerajaan Majapahit.

Oleh karena itu, apa yang telah dikemukakan oleh Nugroho bahwa Matarām Kuno adalah salah satu kerajaan maritim dengan armada lautnya yang kuat, menjadi

tantangan bagi para arkeolog untuk membuktikannya. Data filologi maupun data kesejarahan lain dapat membantu para arkeolog untuk mencari dan menggali data arkeologis yang tersurat atau tersirat dalam data filologi atau sejarah tersebut.



## Daftar Pustaka

- Boechari, 1966, "Preliminary Report on the Discovery of an Old Malay Inscription at Sojomerto", dalam *MISI* 3 (2&3):241-251
- Boechari dan A.S. Wibowo, 1986. *Prasasti Koleksi Museum Nasional*. Jilid I. Jakarta: Proyek Pengembangan Museum Nasional.
- Brandes, J.L.A. 1913. "Steen van Soerabaja", *OJO LII*. Batavia-S. Hage: Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen.
- Casparis, J.G. de, 1956, *Inscriptie uit de Çailendra-tijd* (Prasasti Indonesia I), hlm. 38-41, Bandung: Masa Baru
- , 1958. "Short Inscription from Tjandi Plaosan Lor". *Berita Dinas Purbakala* No. 4. Djakarta: Dinas Purbakala.
- Damais, L.C. 1964. "La transcriptions Chinoise Ho-Ling comme designation de Java". *BEFEO* LII:93-141.
- Jones, A.M.B. 1984. "Early Tenth Century Java from the Inscriptions a Study of Economic, Social, and Administrative Conditions in the First Quarter of the Century. *VKI* 107. Dordrecht: Foris Publication.
- Krom, N.J. 1915. "Oudheidkundig Verslag Over Het Tweede Kwartaal 1915". *OV*. Uitgegeven door het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, Weitvreden Abrecht and Co, S. Hage M. Nijhoff.
- Kusen. 1994. "Raja-raja Matarām Kuno dari Sañjaya sampai Balitung, Sebuah Rekonstruksi berdasarkan Prasasti Wanua Teñah III", dalam *Berkala Arkeologi*. Tahun XIV-Edisi Khusus.
- Moens, J.L. 1937. "Çrivijaya, Yawa en Kataha", dalam *TBG* 77:317-487.

- Nastiti, Titi Surti. 2003. *Pasar pada Masa Matarām Kuno Abad IX-XI Masehi*. Jakarta: Pustaka Jaya.
- Nugroho, Irawan Djoko. 2011. *Majapahit Peradaban Maritim: Ketika Nusantara Menjadi Pengendali Pelabuhan Dunia*. Jakarta: Suluh Nuswantara Bakti.
- Poesponegoro, Marwati Djoened, dan Nugroho Notosusanto, 1984. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: P.N. Balai Pustaka.
- Riyanto, Sugeng. 2013, “Perahu Kuno Punjulharjo dan Arkeologi Maritim Nusantara”, dalam Inajati Adrisijanti (ed.). *Perahu Nusantara*. Yogyakarta: Kepel Press.
- Setiawan, I.G.N. Made Budiana. 1995. “Pergeseran Kedudukan Pejabat Tinggi Kerajaan Matarām Kuno Pada Abad IX-X Masehi: Kajian Terhadap Situasi Politik Pemerintahan”. Skripsi. Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.
- Stuart, A.B. Cohen. 1875. *Kawi Oorkonden in Facsimile, met inleiding en Transcriptie*. Leiden: E.J. Brill.
- Stutterheim, W.F. 1935. “Een Javaansche Acte van Uitspraak uit het Jaar 922 AD”, dalam *TBG* 75:420-437.
- Suroyo, A.M. Djuliaty, dkk. 2007. *Sejarah Maritim Indonesia I: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Hingga Abad Ke-17*. Semarang: Jeda.
- Wolters, O.W. 2011. *Kemahārājaan Maritim Śrīwijaya dan Perniagaan Dunia Abad III-Abad VII*. Jakarta: Komunitas Bambu.



# SITUS BALE KAMBANG, BATANG DI DALAM JARINGAN PERDAGANGAN MARITIM PADA MASA HINDU-BUDDHA

*Agustijanto Indradjaja\**

## **Pendahuluan**

Pada awal milenium pertama saat jalur perdagangan maritim yang melintasi Selat Malaka semakin diminati oleh para saudagar untuk melakukan pelayaran dari India-Tiongkok dan sebaliknya membuat sejumlah daerah di Nusantara sebagai sumber rempah dunia menjadi populer. Sumber-sumber tertulis asing diketahui telah menyinggung nama beberapa pulau di Nusantara seperti Kitab *Arthasastra* (karya Kautilya) dan Sanka *Jataka* yang keduanya diperkirakan dari abad III Sebelum Masehi telah menyebutkan nama Jawa dan Suvarabhūmi (Hardiati 2003:2). Demikian pula kitab *Ramayana* karya Valmiki yang diperkirakan dari sekitar abad IV Sebelum Masehi menyebutkan Pulau Jawa dan Sumatera (Damais 1995:85). Selain itu, berita Tionghoa antara tahun 245-473 Masehi telah menyebut beberapa wilayah seperti Tu-po, Ho-lo-tan, Po-huang, Kan-toli dan Ko-ying, yang semuanya terletak di daerah laut selatan. Posisi Nusantara yang berada di jalur perlintasan juga mendorong komunikasi yang semakin intensif antara penduduk lokal dengan para pendatang yang menjadi pemicu masuknya pengaruh budaya dari luar termasuk pengaruh Hindu-Buddha di Kepulauan Nusantara.

Berita paling awal yang menyebut Jawa bersumber dari Dinasti Song awal (420-470 Masehi) yang menyebut Jawa sebagai She-p'o. Kemudian Dinasti T'ang menyebutkan bahwa pada tahun 640 Masehi ada sebuah kerajaan di Jawa yang

---

\* Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Jalan Raya Condet Pejaten No.4 Pasar Minggu, Jakarta 12510, [agustijanto2004@yahoo.com](mailto:agustijanto2004@yahoo.com)

bernama Holing. Posisi Holing atau She-p'o ini terletak di lautan selatan, Di sebelah timur terletak P'o-li (Bali) dan di sebelah baratnya ada To-p'o-teng. Tembok kota dibuat dari kayu, raja tinggal di bangunan bertingkat yang beratap daun. Tempat duduknya terbuat dari gading. Lantainya dari anyaman bambu. Jika makan orang menggunakan jari tangan bukan sumpit atau sendok. Penduduk Holing sudah mengenal tulisan dan sedikit ilmu perbintangan (Groenevelt 1960:13).

Sementara itu sumber tertulis dari Jawa yang memuat informasi tertua di Jawa sejauh ini baru dua prasasti. Kedua prasasti ini selalu digunakan sebagai acuan untuk menjelaskan kehadiran paling awal pengaruh Hindu-Buddha di Jawa Tengah yakni prasasti Tuk Mas dan prasasti Canggal. Prasasti Tuk Mas dipahatkan di batu alam yang ada di areal sumber air, yang berlokasi di Desa Dakawu, Grabag, Magelang. Prasasti ini menggunakan aksara Pallawa dan bahasa Sansekerta. Prasasti ini berisi informasi tentang mata air suci yang keluar secara alami dan menjadi tempat tumbuhnya bunga tanjung. Dan mempersonifikasikan seperti Sungai Gangga. Berdasarkan paleografinya maka prasasti ini diduga berasal dari sekitar pertengahan abad VII Masehi (Poerbatjaraka 1952:17). Sedangkan Prasasti Canggal ditemukan di Candi Gunung Wukir, Desa Kadiluwih, Salam, Magelang. Pada prasasti ini disebutkan bahwa Sañjaya menggantikan Raja Sanna yang diserang musuh. Sañjaya adalah anak Sannaha, saudara dari Raja Sanna. Prasasti ini berangka tahun 654 Śaka (732 Masehi) (Poerbatjaraka 1952:50). Kerajaan Matarām mencapai puncak kejayaan sekitar abad VIII-X Masehi sebelum akhirnya Raja Mpu Siṅdok memindahkan kerajaan ke Jawa Timur (Poesponegoro 1993:98).

Masalahnya adalah kapan dan di mana terjadinya kontak budaya dengan pendatang yang membawa pengaruh kebudayaan India ke Jawa Tengah? Tentunya hal ini harus dicari di daerah pantai utara Jawa Tengah, seperti yang terjadi di Sumatera dan Jawa Barat, di mana awal kontak budaya dengan India terjadi di daerah pantai sebagai pintu masuk ke daerah pedalaman. Oleh karena itu daerah seperti Tegal, Batang, Pekalongan, Pemalang, dan Semarang adalah kawasan yang cukup penting bagi terjadinya kontak budaya dengan para pendatang yang membawa pengaruh kebudayaan India ke Jawa Tengah. Sebagian sejarawan menduga Holing merupakan pusat pemerintahan di pantai utara Jawa yang lokasinya berada di antara Pekalongan dan Semarang (Munoz 2009:140).

Tulisan ini akan difokuskan di Situs Bale Kambang, Batang, Jawa Tengah sebagai salah satu tempat yang memiliki potensi sebagai tempat masuknya pengaruh

kebudayaan India akibat dari meningkatnya aktivitas perdagangan maritim di pantai utara Jawa. Pengumpulan data dilakukan melalui survei dan ekskavasi. Survei arkeologi dimaksudkan untuk mengumpulkan data permukaan yang berhubungan dengan tinggalan budaya masa lampau dan lingkungan fisik dari manusia dan budayanya. Dalam survei metode yang digunakan wawancara dan observasi. Ekskavasi dilakukan di Situs Bale Kambang dimaksudkan untuk mengumpulkan data lebih mendalam lagi dari situs tersebut. Seluruh tinggalan budaya masa lampau yang diperoleh melalui survei dan ekskavasi diolah menjadi data dengan melakukan deskripsi terhadap temuan yang dilanjutkan dengan analisis. Ada dua jenis analisis yakni analisis khusus dan analisis kontekstual. Analisis khusus merupakan analisis yang menitikberatkan pada ciri-ciri fisik artefak sedangkan analisis kontekstual menitikberatkan pada hubungan antardata arkeologi (Harkantiningih dkk 1999:39). Pada tahap akhir dilakukan interpretasi terhadap data arkeologis yang ditemukan.

## **Hasil dan Pembahasan**

Di dalam publikasi tahun 1924, Krom telah menyebutkan adanya sekitar 14 situs arkeologi di Batang yang terkait dengan perkembangan ajaran Hindu-Buddha di Jawa. Penelitian ini kembali dilanjutkan oleh Sri Soejatmi Satari pada tahun 1975 dan Baskoro Daru Tjahjono tahun 2000. Pada pendataan yang dilakukan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Batang tahun 2001 terhadap artefak di Kabupaten Batang ditemukan sekitar 120 temuan fragmen bangunan yang menunjukkan perbedaan masa, gaya, maupun teknik pembuatannya (Asa dkk. 2011:12). Tahun 2012 kembali penelitian Pusat Penelitian Arkeologi Nasional bekerja sama dengan Ecole Française Extrême-Orient (EFEO-Jakarta) berhasil mengidentifikasi sekitar 42 situs arkeologi (Indradjaja dan Veronique 2014:15). Tindak lanjut dari survei tersebut maka dilakukan ekskavasi di Situs Bale Kambang.

Lokasi Situs Bale Kambang berada sekitar 1 km dari Pantai Jodo dan di lereng timur perbukitan yang menjorok ke pantai di sisi utara. Bukit kecil yang memiliki ketinggian sekitar lima puluh meter ini sebagian lahannya telah menjadi perkebunan karet milik PT Perkebunan Sawangan. Di bagian kaki bukit inilah terdapat beberapa sumber air namun debit air yang paling besar tampaknya di situs Bale Kambang di mana aliran airnya kemudian mengalir menuju Sungai Buangan lalu berakhir di muara Pantai Jodo. Sungai Buangan berada sekitar 600 meter sebelah timur situs. Areal antara Kali Buangan sampai Situs Bale Kambang kini telah menjadi lahan

pertanian irigasi yang subur. Selain itu di sebelah timur Sungai Buangan juga terdapat satu sungai besar yakni Sungai Kutha yang hulunya berada di bagian selatan Batang yang merupakan areal pegunungan seperti Gunung Kendeng, Butak, Dieng, dan Kamulan.



**Foto 1: Ekskavasi situs Bale Kambang (dok. Puslitarken)**

Di areal tempat sumber air yang dikenal sebagai Bale Kambang, ekskavasi dilakukan untuk mengetahui potensi arkeologi di Situs Bale Kambang. Penggalian yang dilakukan di sebelah selatan dari sumber air (petirnaan) Bale Kambang berhasil menemukan pondasi dinding bangunan sisi selatan dan barat, dan satu saluran air mengarah ke utara-selatan yang lubang saluran sisi utara berakhir di sumber air (petirnaan) Bale Kambang. Selain itu banyak batu candi yang tersebar di sekitar situs tersebut dan beberapa batu ornamen. Seluruh batu candi dan petirnaan dibuat dari batuan lempung pasiran yang sumber bahannya dapat diperoleh di sekitar situs. Sejumlah bata berukuran besar juga ditemukan di situs ini namun tidak ada yang ditemukan dalam posisi *insitu* lagi.

Hasil penggalian memperlihatkan sisa struktur dinding sisi selatan panjang keseluruhan mencapai 10 meter, sedangkan panjang dinding bagian barat hampir 7

meter dan tidak dapat dilanjutkan karena keberadaan pohon beringin besar (*Adenium Beringin*) yang menghalangi upaya tim untuk menggali lebih jauh ke utara. Sampai pada akhir penggalian diketahui pada temuan dinding bangunan ini hanya tersisa dua lapis batu. Bagian di bawah pondasi adalah lapisan tanah yang terdiri dari singkapan konglomerat dan bongkahan batu yang telah dipotong dan diratakan pada areal (setidaknya) berukuran 10 x 7 meter.

Beberapa batu candi diketahui memiliki komponen dekoratif: kemuncak (*finials*), fragmen menara dan fragmen batu berelief, dan ambang pintu. Temuan kemuncak (*finial*) masih dalam kondisi *insitu* berada di dekat susunan batu penyusun saluran air yang menimbulkan pertanyaan mengapa saluran air diberi hiasan berupa. Temuan makara yang memiliki bentuk seperti yang biasanya ditemukan pada candi periode Jawa Tengah. Selain fragmen makara dan ambang pintu, batu lain mungkin kemuncak atau bingkai relung ditemukan di situs. Selain batu candi, sejumlah arca yang masih dapat ditemukan di Bale Kambang seperti dua arca nāga setinggi satu meter yang diletakkan di dekat sumber air. Sayangnya satu arca sudah diberi kepala baru sedangkan yang lainnya dalam kondisi sudah disemen. Temuan arca nāga ini termasuk unik di Jawa Tengah. Arca nāga Bale Kambang, secara ukuran dan *visibility* tampak lebih kepada tren di Jawa Timur, yang merepresentasikan ular di dalam arsitekturnya. Seperti temuan satu arca nāga di Museum Trowulan lebih mirip dengan arca nāga Bale Kambang jika dilihat dari ukurannya yang mencapai tinggi satu meter. Di samping arca nāga, beberapa arca lainnya dan ornamen batu dilaporkan juga berasal dari Bale Kambang yang sekarang tersimpan di Museum Ranggawarsita di Semarang.

Dari hasil ekskavasi yang dilakukan tampaknya Situs Bale Kambang adalah sebuah petirnaan yang memanfaatkan keberadaan sumber air di daerah tersebut. Sampai saat ini besar kemungkinan di Situs Bale Kambang dahulu ada dua struktur; bangunan dari batu dan tempat pemandian/petirnaan. Mengingat temuan batu lepas yang begitu banyak dan bervariasi dan sejumlah arca Hindu yang ditemukan di Bale Kambang, kemungkinan besar sebuah candi pernah berdiri di sebelah selatan dari petirnaan. Selain bangunan candi dan petirnaan, hasil penggalian di sebelah timur petirnaan tepatnya di di areal persawahan yang berjarak sekitar 500-1.000 meter dari petirnaan ditemukan juga fragmen tembikar, manik kaca, fragmen besi, biji kemiri dan cengkeh. Semua ini memberikan gambaran adanya sisa permukiman kuno pendukung keberadaan Situs Bale Kambang. Indikasi adanya permukiman yang

periodenya lebih muda (abad XV-XVI Masehi) juga ditemukan sekitar 500 meter arah utara dari petirnaan Bale Kambang dengan ditemukannya berbagai fragmen keramik dari Tiongkok dan Thailand sekitar abad XV-XVI Masehi.



**Foto 2. Lingga Gringsing (dok. Puslitarkenas)**

Prasasti Bendosari atau Bale Kambang berbahan batu yang berukuran 85 x 44 x 34 cm, yang rusak dalam setengah dan sekarang disimpan di Museum Ronggowarsito di Semarang. Prasasti ini disusun dari lima baris teks dalam huruf Pallawa dan bahasa Sansekerta. Soekarto K. Atmodjo secara paleografi memasukan prasasti ini pada sekitar abad VI Masehi dan mengidentifikasi referensi mungkin untuk Sungai Yamuna (Goenadi Nitihaminoto 1978:19). Prasasti Bale Kambang

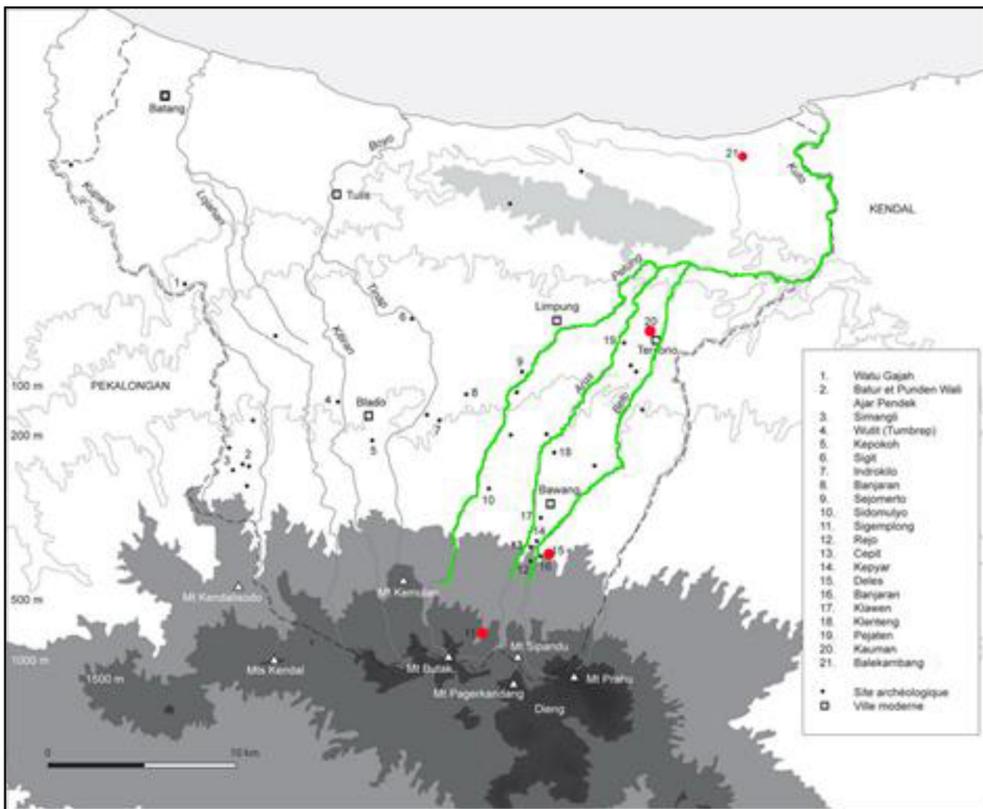
baru-baru ini dipelajari oleh Arlo Griffiths (2012:474-477) berdasarkan perbandingan paleografi dengan Prasasti Kalasan maka prasasti Bale Kambang ditempatkan pada paruh kedua abad VII. Arlo juga menambahkan bahwa gaya penulisan Prasasti Bale Kambang memiliki kemiripan dengan Prasasti Sojomerto. Dengan demikian, sisa runtuhannya di Bale Kambang tampaknya menunjukkan lebih muda dibandingkan dengan inskripsi yang ditemukan.

## **Diskusi**

Dari hasil penelitian di Situs Bale Kambang, Batang tampak bahwa pada sekitar abad VI-VII Masehi Situs Bale Kambang telah dijadikan satu daerah transit bagi para saudagar yang menggunakan jalur laut utara Jawa sebagai jalur pelayarannya. Jalur ini setidaknya sudah hadir sejak abad VI-VII Masehi mulai dari Vietnam menuju Kepulauan Asia Tenggara turun ke daerah Bangka, Cibuaya, Batang dan terus ke timur sampai ke Pulau Bali, terbukti dengan temuan arca Harihara (Sri Soejatmi menyebutnya sebagai arca Wiṣṇu (Satari 1977) di Batang yang atribut mahkota pendeta dan pakaian yang dikenakan memiliki kemiripan dengan dengan arca Wiṣṇu dari Kota Kapur, dan Cibuaya VI-VII Masehi (Indradjaya 2014:117). Temuan ini menegaskan bahwa pada abad VI-VII Masehi, para persekutuan dagang penganut Hindu di Asia Tenggara telah menggunakan jalur ini sebagai upaya mencari sumber komoditas perdagangan dan pasar yang dapat menampung komoditasnya. Besar kemungkinan daerah Bale Kambang selain digunakan sebagai daerah transit dan pasar untuk komoditas internasional juga telah dijadikan area transit dan pasar bagi sejumlah komoditi yang dihasilkan di Nusantara. Cengkeh dan kemiri yang ditemukan di Bale Kambang cukup mewakili adanya jalur perdagangan antarpulau di Nusantara yang menjadikan Situs Bale Kambang sebagai pasar bagi komoditas rempah karena memang cengkeh hanya diproduksi di wilayah Maluku saja pada saat itu. Keterlibatan daerah Bale Kambang sebagai daerah transit dan pasar juga memberi efek bagi tumbuhnya pengaruh Hindu-Buddha di Jawa. Hadirnya petirtaan dan bangunan candi di Bale Kambang menunjukkan bahwa ajaran Hindu dapat diterima oleh masyarakat lokal. Temuan lingga setinggi 90 cm di rumah penduduk bernama Zainal yang beralamat di Desa Gringsing secara geografis berada pada koordinat 60°57'40.2" LS dan 110°02'23.3" BT. Lingga Gringsing yang terbuat dari batu andesit secara morfologi terbagi dalam tiga bentuk yang melambangkan trimurti (dewa tertinggi ajaran Hindu) yakni dari bawah ke atas; persegi empat

(*Brahmābhaga*), persegi delapan (*Wiṣṇubhaga*) dan paling atas bulat (*Rudrabhaga*). Temuan ini menegaskan bahwa masyarakat lokal menerima Hindu sebagai ajaran barunya (Foto 2). Dari gaya seni arca yang ditemukan dan teknik pembangunan candinya sementara ini memperlihatkan kemiripan dengan arca dan teknik bangunan candi abad IX-X Masehi, artinya semasa dengan tumbuh dan berkembangnya Hindu di wilayah pedalaman Jawa (Yogyakarta-Magelang). Namun demikian temuan Prasasti Bale Kambang yang secara paleografi abad VI-VII Masehi menunjukkan bahwa Hindu telah hadir lebih dahulu dari yang ditunjukkan oleh gaya ikonografi dan teknik pembangunan candinya. Tidak lupa juga satu Prasasti Sojomerto yang berbahasa Melayu kuno yang ditemukan di Desa Sojomerto, Batang (lihat Peta 1) memuat genealogi pendiri Dinasti Śailendra, penguasa kerajaan Matarām kuno abad VIII Masehi.

Bale Kambang pada sekitar abad VI-VII Masehi tidak sekadar sebagai tempat transit dan pasar bagi pelayaran tetapi juga sebagai pintu masuk bagi hadir dan berkembangnya ajaran Hindu-Buddha di Jawa. Melalui Sungai Kuto yang berada di sebelah timur Bale Kambang, pengaruh kebudayaan India dibawa ke daerah pedalaman Batang. Seperti diketahui aliran Sungai Kuto sebenarnya disuplai oleh tiga sungai besar di daerah pedataran yakni Sungai Petung, Arus, dan Belo. Temuan situs arkeologi masih dapat dijumpai di sepanjang Sungai Petung, Arus, dan Belo sampai ke areal pegunungan Kamulan, Butak, dan Sipandu. Beberapa di antaranya adalah Situs Pejaten, Deles dan Sigemplong yang membuka jalur perjalanan sampai ke percandian Dieng dari sisi utara. Di Situs Pejaten ditemukan arca Wiṣṇu/Harihara yang atributnya memiliki kemiripan dengan arca Wiṣṇu Cibuaya sekitar abad VI-VII Masehi, Arca Ganeśa tanpa mahkota dengan posisi duduk *lalitāsana* yang tidak umum bagi arca Ganeśa periode Jawa Tengah. Terus ke selatan mengikuti hulu Sungai Arus ada beberapa situs yakni Cepit, Kepyar, Rejo dan Deles. Di situs Deles pernah ditemukan arca nandi berinskripsi yang secara paleografi menurut Arlo sekitar abad VII-VIII Masehi (2012:473-474). Di selatan dari Deles tepatnya di Desa Sigemplong pernah dilaporkan adanya temuan tangga batu menuju dataran tinggi Dieng (ROD 1914). Jalur tangga batu itu dikenal masyarakat sebagai *ondo* Budo (tangga Buddha) yakni jalur perjalanan yang digunakan untuk mencapai kompleks Candi Dieng. Survei tim ke wilayah Sigemplong tahun 2014 mendapati informasi bahwa jalur jalan batu yang bertingkat-tingkat seperti anak tangga tersebut sudah runtuh akibat longsor yang terjadi di daerah ini.



Peta 1. Jalur sungai Kuto sampai ke daerah pegunungan dan sebaran situs-situs arkeologi

## Penutup

Hasil survei dan ekskavasi di Situs Bale Kambang menunjukkan bahwa petirtaan Bale Kambang tampaknya sudah digunakan sejak abad VII Masehi (Prasasti Bale Kambang) kemudian berlanjut sekitar abad VIII-IX Masehi sezaman dengan Masa Matarām Kuno di Yogyakarta-Magelang. Posisinya yang strategis membuat situs ini masih digunakan sampai akhir abad XV-XVI Masehi. Penggalan menunjukkan bahwa pada sekitar abad XV-XVI wilayah ini masih dikunjungi dan bahkan mungkin masih dihuni.

Hasil penelitian juga setidaknya memberi gambaran bahwa Situs Bale Kambang telah digunakan sebagai areal transit bagi kapal-kapal yang berlayar di pantai utara Jawa, setidaknya digunakan untuk mengisi perbekalan air tawar yang memang diperlukan di dalam perjalanan melalui jalur laut. Selain itu Situs Bale

Kambang juga telah menjadi pasar sebagai tempat pertukaran komoditas. Temuan beberapa rempah seperti cengkeh menjadi alasan yang kuat atas dugaan tersebut. Adanya temuan penting seperti bangunan candi, petirtaan, prasasti, dan arca pemujaan yang mengindikasikan tempat suci ajaran Hindu menimbulkan asumsi bahwa Bale Kambang juga telah digunakan sebagai tempat untuk masuk dan berkembangnya pengaruh kebudayaan India ke daerah pedalaman Jawa Tengah. Melalui Jalur Sungai Kuta yang berada di sebelah timur Bale Kambang, semua atribut keagamaan ini dibawa ke pedalaman. Tentu tidak sekadar artefak saja melainkan ajaran dan upacara keagamaannya pun berkembang di pedalaman Batang. Bahkan cukup bukti untuk menyebutkan bahwa kebudayaan India yang dibangun di Pegunungan Dieng (komplek percandian Dieng ) pada abad VII tidak lepas dari peran penganut Hindu yang tinggal di daerah Batang termasuk masyarakat Hindu di Situs Bale Kambang pada masa itu. Situs Bale Kambang juga diperkirakan sebagai pintu masuk pendukung Prasasti Sojomerto yang berbahasa Melayu kuno masuk ke Jawa pada sekitar abad VII Masehi dan menjadi cikal bakal bagi munculnya Dinasti Śailendra, pendiri kerajaan Matarām kuno di pedalaman Jawa (Yogyakarta-Magelang)



## Daftar Pustaka

- Asa, Kusnin, Haris Sukendar, Machi Suhadi, dan Suharto. 2011. *Sejarah Budaya Batang*. Batang: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Batang.
- Atmodjo, Sukarto.1994. “Beberapa Temuan Prasasti Baru di Indonesia”, dalam *Berkala Arkeologi XIV*:1-5.Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta
- Griffiths, Arlo. 2012. “The Epigraphical Collection of Museum Ranggawarsita in Semarang (Central Java, Indonesia)“. dalam *Bidjragen tot de Taal-,Land-en Volkenkunde (BKI)*168-4. Leiden: Koninklijk Instituut voor Taal, Land en Volkenkunde.
- Damais, L.C. 1995. “Agama Buddha di Nusantara “ dalam *Epigrafi dan Sejarah Nusantara*, hlm. 86-99. Jakarta : Pusat Penelitian Arkeologi Nasional
- Hardiati, Endang Sri. 2003. “Fajar Masa Sejarah Nusantara“, dalam *Fajar Masa Sejarah Nusantara*, hlm.1-4. Jakarta: Museum Nasional

- Hermawanti & Kussunartini.2000. *Arca Perunggu Koleksi Museum Negeri Provinsi Jawa Tengah Ronggowarsito*. Semarang: Museum Negeri Provinsi Jawa Tengah Ronggowarsito.
- Harkantiningasih, Naniek, Bagyo Prasetyo, Yusmaini Eriawati, Aryandini Novita, Nurul Laili. 1999. *Metode Penelitian Arkeologi*. Jakarta : Pusat Penelitian Arkeologi Nasional
- Indradjaja, Agustijanto dan Veronique Degroot. 2014. “Early Traces Hindu-Buddhist Influence Along the North Coast of Central Java: Archaeological Survei of District of Batang“ dalam *Amerta* Vol 32 No.1:11-28. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Indradjaya, Agustijanto. 2014. “Early Traces of Hinduism and Buddhism a cross the Java sea“ dalam *Lost Kingdom Hindu-Buddhist Sculpture of Early Southeast Asia*, hlm.116-117. New York: The Metropolitan Museum of Art
- Munoz. Paul Michel. 2009. *Kerajaan-kerajaan Awal Kepulauan Indonesia dan Semenanjung Malaysia* (Perkembangan Sejarah dan Budaya Asia Tenggara Jaman Prasejarah-Abad XVI) . Yogyakarta: Mitra Abadi.
- Nitihaminoto, Goenadi, Soekarto Kartoatmodjo, Subroto, Sumiati Atmosudiro, Riboet Darmosoetopo, Susanto, Moelyadi, dan Budianto. 1978. Laporan Ekskavasi Deles, Jawa Tengah. Yogyakarta: Proyek Penelitian dan Penggalian Purbakala.
- Poerbatjaraka, R. Ng. 1976. *Riwayat Indonesia I*. Yogyakarta: Ikatan Keluarga Arkeologi Purbayasa.
- Poesponegoro, Marwati Djoned, Nugroho Notosusanto.1984. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: Balai Pustaka
- Satari, Sri Soejatmi. 1977. “Survei di Kabupaten Pekalongan, Batang dan Kendal“ dalam *Berita Penelitian Arkeologi* No.9. Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional.
- Satari, Sri Soejatmi. 1978. “New Finds in Northern Central Java“, dalam *Bulletin of the Research Centre of Archaeology of Indonesia 13*. Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional.
- Tim Penyusun. 1984/1985. *Data Peninggalan Sejarah dan Purbakala Jawa Tengah. Keadaan Tahun 1984/1985*. Batang: Kantor Depdikbud (unpublished).

Tim Peneliti.1975. Laporan Penelitian Arkeologi di Pantai Utara Jawa Tengah.  
Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional (tidak terbit)

Tjahjono, Baskoro Daru. 2000. *Budaya Marginal Masa Klasik di Jawa Tengah*.  
Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.

# AKTIVITAS KEMARITIMAN DI PULAU BAWEAN PADA MASA LALU: KAJIAN ARKEOLOGI

*Hery Priswanto\* dan Hari Wibowo\*\**

## **Pendahuluan**

Pulau Bawean merupakan sebuah pulau yang berada di antara Pulau Jawa dan Pulau Kalimantan yang mempunyai posisi geografis dan strategis. Pulau Bawean ikut memegang peranan sebagai salah satu lokasi transit bagai alat perhubungan laut di masa lalu. Mengingat kedudukannya sebagai salah satu mata rantai dari jalur perdagangan dan politik tidaklah mengherankan apabila Pulau Bawean sejak dulu merupakan tempat yang selalu diperebutkan.

Beberapa penulis asing membahas tentang Pulau Bawean walaupun tidak secara khusus meneliti data arkeologi, yakni J.E. Jasper (1906) dan C. Lekkerker (1935). Selain itu, peneliti dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional pernah melakukan penelitian ke pulau tersebut pada tahun 1970-an. Di luar hasil kerja mereka, informasi yang berhubungan dengan sumber daya arkeologi di Pulau Bawean dan sekitarnya masih sangat terbatas. (Koestoro 1998:12). Balai arkeologi Yogyakarta pada tahun 1985/1986 pernah melakukan penelitian arkeologi dengan tema “Survei Arkeologi Islam di Pulau Bawean Jawa Timur” dengan hasil berupa tinggalan budaya masa lampau seperti makam Purbonegoro, yang berada dalam sebuah cungkup dengan jirat kayu berupa lempengan kayu berbentuk denah empat persegi panjang. Purbonegoro ini adalah tokoh penguasa Bawean yang memerintah antara tahun 1747 sampai 1789

---

\* Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta, Jl. Gedongkuning 174, Yogyakarta 55171, priswanto.balaryk@gmail.com

\*\* Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta, Jl. Gedongkuning 174, Yogyakarta 55171, wibowo.hari@arkeologijawa.com

(Jasper 1906) serta objek/situs yang berkaitan dengan bentuk okupasi pertahanan, perdagangan, dan keagamaan (Koestoro 1985/1986:27).

Sementara itu, berdasarkan informasi masyarakat nelayan maupun instansi pemerintahan setempat masih banyak tinggalan arkeologi, khususnya kapal tenggelam yang belum diketahui identitasnya di daerah perairan Pulau Bawean dan sekitarnya. Berdasarkan informasi dari Dinas Kebudayaan, Pariwisata, Pemuda dan Olah Raga Kabupaten Gresik, kapal tenggelam itu berada:

- Pulau Cina, Desa Telukjati Dawang, Kecamatan Tamba, yang merupakan lokasi tenggelamnya kapal perang sekutu pada peristiwa 27 Februari 1942 yaitu Kapal “de Ruyter”, “Java”, dan “Kortanaer”.
- Desa Sawahmulya, Kecamatan Sangkapura, merupakan lokasi pelabuhan dan dam penangkal ombak masa kolonial
- Gugusan karang di timur Pulau Gili, Desa Sido Gedungbatu, Kecamatan Sangkapura merupakan lokasi karamnya beberapa kapal atau perahu akibat menghantam karang
- Pantai Desa Diponggo, Kecamatan Tambak dijumpai konsentrasi fragmen keramik asing dan beberapa meriam.

Hal ini mengingat pentingnya wilayah tersebut dalam konteks arkeologi maritim, maka potensi tinggalan arkeologi maritim perlu diketahui dan dikaji untuk dapat dimanfaatkan oleh berbagai kepentingan ilmu pengetahuan.

### **Kumpulan Data Aktivitas Kemaritiman di Pulau Bawean**

Perolehan data melalui kegiatan survei bertujuan mengumpulkan informasi atau data pendukung mengenai tinggalan arkeologi maritim di Pulau Bawean yang berada di darat maupun di laut. Tujuan survei arkeologi adalah memperoleh benda atau situs arkeologi yang belum pernah ditemukan sebelumnya atau penelitian ulang terhadap benda atau situs yang pernah diteliti serta untuk mengetahui hubungan antardata arkeologi. (Sukendar 1999:22).

Kegiatan survei arkeologi dilakukan di dua kecamatan yaitu Kecamatan Sangkapura dan Kecamatan Tambak, serta di Museum Sunan Giri Gresik.

Berikut deskripsi hasil survei yang dilakukan:

## 1. Kecamatan Sangkapura

### a. Nisan Kuno

Kubur Keramat merupakan kompleks pekuburan umum masyarakat sekitar. Di lokasi ini ditemukan 3 buah kubur yang memiliki nisan cukup unik dan kuno. Kubur I memiliki nisan yang berbentuk seperti “gada” dengan hiasan 6 segitiga yang melingkar. Arah hadap makam ini  $35^\circ$  dari arah utara. Nisan sebelah utara memiliki tinggi 18 cm dan lebar 11 cm, sedangkan nisan selatan memiliki tinggi 25 cm dan lebar 10 cm, jarak antara nisa utara-selatan adalah 95 cm. Di sebelah timur Kubur I terdapat Kubur II dan III yang bersebelahan orientasi  $15^\circ$  dari arah utara



**Foto 1. Bentuk Makam I (kiri) dan Makam III (kanan)**  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)

### b. Pesanggrahan (Situ Loji)

Dulunya merupakan rumah operasional petugas pelabuhan Belanda yang tinggal di Pulau Bawean. Kompleks rumah ini terdiri dari rumah utama, beberapa bangsal di sebelah timurnya, pos penjagaan yang sudah rusak, tugu berbentuk segi lima, dan bangunan yang digunakan sebagai kantor UPT Dinas Pendidikan Sangkapura. Rumah utama menghadap ke selatan/laut. Pos penjagaan yang rusak menghadap ke arah barat, berukuran 6,5 x 5 meter dengan teras, 1 pintu masuk, dan 2 buah jendela. Di bagian luar pagar pesanggrahan ditemukan 3 buah tiang yang diduga sebagai bekas tiang pagar lama, dengan kondisi utuh, tersisa setengah, dan tersisa bagian dasar. Tiang pagar yang utuh berbentuk silindris, dengan tinggi 165 cm, lebar dasar 79 cm, diameter lubang atas 11 cm.



**Foto 2. Bangunan Pesanggrahan beserta komponen pendukungnya  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

c. Meriam Kuno



**Foto 3. Meriam I (Kiri) dan Meriam II (Kanan)  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

Di lokasi ini terdapat 3 buah meriam yang diperkirakan hasil tinggalan Belanda. Ketiga meriam tersebut merupakan hasil temuan dari lokasi yang berbeda-beda. Meriam I (sebelah timur) ditemukan di Desa Daun. Meriam II (tengah) ditemukan di Desa Kumalasa. Meriam III (sebelah barat) ditemukan di pendopo

alun-alun Sangkapura. Kondisi ketiga meriam tersebut telah dicat loreng dengan kombinasi warna hitam, kuning, dan merah dan hijau, pada bagian bawah disangga oleh ban/besi penyangga.

d. Dermaga Lama

Dermaga lama masih dapat ditemukan di depan rumah pesanggrahan Sangkapura. Kondisinya saat ini telah rusak, dengan sisa panjang 420 meter. Pada bagian ujung dermaga telah putus dan tersisa struktur besi serta tiang pancang. Menurut informasi masyarakat sekitar terdapat juga mercusuar buatan Belanda, namun saat ini telah diganti dengan mercusuar yang baru.



**Foto 4.Detail Tiang Pancang Dermaga Lama  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

e. Pemecah Ombak Kolonial

Di sebelah selatan dermaga terdapat struktur pemecah ombak lama yang kondisinya juga telah rusak. Struktur tersebut membentang sepanjang 400 meter dengan orientasi baratdaya-timurlaut. Perekat yang digunakan untuk membuat struktur pemecah ombak adalah campuran antara gamping dan pasir pantai.



**Foto 5. Struktur pemecah ombak kolonial  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

*f. Exposed wreck*

Info tentang adanya kapal tenggelam diperoleh dari Pak Iwan (Komunitas Tase' Tanean), seorang nelayan yang sering mengantarkan tamu untuk memancing. Lokasi bangkai kapal yang ditunjukkan berada di perairan Karang Gosong, pada Peta Bluechart Sing/Mal/Indonesia v2013.5 v15.00 tercatat sebagai "Exposed Wreck" untuk menandai adanya bangkai kapal yang kemungkinan dapat mengganggu rute pelayaran. Setelah melakukan perjalanan  $\pm 2,5$  jam sampailah di perairan Karang Gosong, terlihat kondisi bangkai kapal sebagian tampak dari permukaan air laut. Kapal tim survei membuang sauh pada radius  $\pm 100$  meter dari lokasi karena pada saat itu arus cukup kencang serta kondisi terumbu karang yang cukup rapat dan terlalu dangkal sehingga dapat menyebabkan kapal kandas.



Foto 6. Observasi temuan *Shipwreck exposed*  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)

Observasi bangkai kapal dilakukan dengan cara *snorkling* dengan kedalaman antara 2-5 meter. Sisa bangkai kapal yang masih dapat diidentifikasi adalah *boiler* 3 buah, roda penggerak mesin, gading-gading kapal, dan tiang berbentuk silinder. Dari pengamatan sementara bangkai kapal yang tersisa merupakan bagian dari buritan kapal. Belum ada informasi yang dapat menerangkan sejarah tenggelamnya kapal tersebut, nelayan sekitar menganggap lokasi karang di sekitar bangkai kapal sebagai wilayah yang dihindari karena mitosnya dapat menyesatkan navigasi kapal dan dapat mengkandaskan kapal.



(a)



(b)

Foto 7. Detail kondisi exposed wreck: (a) Boiler (b) bagian palka  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)

g. Keramik asing

Temuan keramik utuh di rumah Bapak Sulus berupa 2 tempayan berwarna coklat kehitaman. Tempayan I berada di halaman depan, digunakan sebagai tempat air, memiliki dimensi: tinggi 49 cm, lebar, 40 cm, diameter tepian luar 34 cm, dan diameter tepian dalam 29 cm, pada bagian leher di upam dan digores. Tempayan II berada di bagian belakang rumah, memiliki dimensi: tinggi 51 cm, lebar 44 cm, diameter tepian luar 35 cm, diameter tepian dalam 29 cm, pada bagian leher diupam dan digores, terdapat garis melingkar di bagian badan.

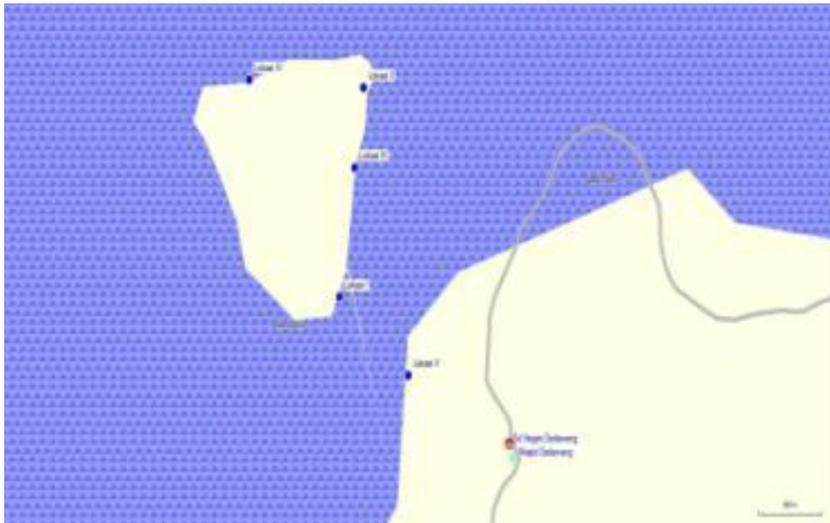


Foto 8. Keramik asing yang dijumpai di salah satu rumah penduduk di Desa Sidogedong batu (Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)

2. Kecamatan Tambak

A. Pulau Tanjung Cina (Pulau Cina)

Di lokasi ini terdapat sebaran keramik baik yang terkonsentrasi maupun tersebar di sebelah timur dan utara pulau. Mayoritas fragmen keramik yang ditemukan dalam kondisi tidak berglasir karena telah terdeposisi cukup lama dan terpengaruh oleh proses-proses alam yang terjadi di wilayah pesisir pulau. Selain di Pulau Cina juga ditemukan fragmen keramik di pesisir Desa Dedawang, secara lebih lengkap seperti berikut ini:



**Gambar 1. Sebaran lokasi temuan fragmen keramik di Pulau Cina dan Desa Dedawang (Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**



**Foto 9. Kegiatan survei permukaan di Pulau Tanjung Cina (Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

Temuan fragmen keramik yang terkonsentrasi terdapat pada salah satu teluk di Pulau Cina. Kondisinya yang menjorok ke daratan maka fragmen keramik akan lebih banyak ditemukan daripada di tempat yang lain. Selain itu di sisi utara banyak juga yang terjebak di antara batu-batu andesit serta ada beberapa yang telah terdeposisi di dalam tanah yang menunjukkan bekas abrasi pantai. Di pesisir Desa Dedawang (lokasi V) juga ditemukan fragmen keramik yang telah aus (tidak ada glasir) bercampur dengan batu andesit yang berukuran kerikil-bongkah. Menurut informasi warga sekitar, fragmen keramik yang ditemukan berasal dari Pulau Cina yang secara tidak sengaja terangkut bersama dengan batu andesit dalam rangka pembuatan dermaga Desa Dedawang.

#### a. Bangkai kapal di Pulau Nusa

Keberadaan informasi mengenai *ship wreck* Pulau Nusa diperoleh dari narasumber lokal. Dari hasil wawancara dengan penduduk Desa Dedawang diperoleh informasi adanya kapal yang tenggelam di perairan antara Pulau Cina dan Pulau Nusa.

Kegiatan identifikasi dan perekaman *ship wreck* Pulau Nusa ini memperoleh informasi sebagai berikut blok mesin bagian bawah dengan poros engkol (*crankshaft*/Kruk As) dan roda penggerak mesin (*fly wheel*), sebuah *bladepropeller* (baling-baling), as gardan baling-baling, gading-gading kapal, pipa-pipa, 2 buah *boiler*, dan beberapa bagian kapal yang belum teridentifikasi. Di bagian buritan tim melakukan pengukuran bagian propeler kapal yang kondisinya terpendam. Diperkirakan propeler kapal berukuran sekitar 1,5 meter. Di bagian buritan juga ditemukan sejumlah bagian dari dinding lambung buritan yang tersebar disekitar propeler. Dari buritan tim mengarah ke bagian tengah kapal dan menemukan bagian yang diduga tabung poros propeler. Panjang tabung poros propeler diperkirakan sekitar 12 meter. Pada bagian tengah terdapat bagian yang diduga bagian dari mesin kapal. Bagian yang diduga mesin ini kemudian diukur oleh tim dan diperkirakan memiliki panjang sekitar 18 meter.

Selesai merekam dan mengukur bagian yang diduga mesin kapal, tim kemudian bergerak ke arah haluan. Tak jauh dari bagian diduga mesin ditemukan bagian berbentuk persegi panjang dengan sisi pendek yang agak melengkung yang berjumlah dua buah. Dilihat dari tampak atas terdapat bentuk bulat sebanyak dua buah di masing-masing bagian berbentuk persegi panjang tersebut. Bagian berbentuk persegi panjang tersebut diduga *boiler* atau ketel uap. Dari pengukuran

yang dilakukan diperkirakan bagian yang diduga boiler tersebut berukuran 4,5 x 3 meter. Perikaman kemudian dilanjutkan ke bagian haluan. Selama pergerakan menuju haluan didapatkan temuan bagian seperti bagian gading.



**Foto 10. Roda penggerak mesin (flywheel) (Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**



**Foto 11. Bilah baling-baling (blade propeller) (Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**



**Foto 12. Blok mesin dengan poros engkol dan roda pemutar mesin (Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**



**Foto 13. As gardan baling-baling (Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

b. Sebaran fragmen keramik asing di pantai Desa Diponggo

Sebaran fragmen keramik di Desa Diponggo berada di sepanjang pantai dengan jarak  $\pm$  400 meter. Konsentrasi temuan terbanyak berada pada 2 titik yaitu  $5^{\circ} 44'00.5''$ LS  $112^{\circ}42'04.4''$ BT dan  $5^{\circ}44' 06.9''$  LS  $112^{\circ}42' 14.7''$ BT.

Kondisi fragmen keramik yang ditemukan mayoritas masih berglasir, tidak seperti fragmen keramik yang ditemukan di sepanjang pantai timur & utara Pulau Cina. Dari hasil pengumpulan sampel fragmen keramik yang dilakukan menunjukkan bahwa temuan dari lokasi ini lebih bervariasi dan berasal dari tahun yang lebih muda. Jenis temuan yang diidentifikasi memperlihatkan bahwa keramik tersebut buatan

Eropa dan Tiongkok. Selain itu fragmen keramik memiliki berbagai jenis bentuk di antaranya guci, mangkok, piring, botol, sendok, dan teko.



**Foto 14. Survei permukaan di Pantai Desa Diponggo dengan temuan sebaran keramik asing (Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**



**Foto 15. Sebaran keramik asing di pantai Desa Diponggo (Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

c. Keramik-keramik asing di Desa Diponggo

Pada beberapa rumah penduduk di Desa Diponggo menyimpan keramik yang masih utuh, mayoritas berbentuk guci dengan glasir warna coklat kehitaman. Salah satunya ditemukan di rumah Ibu Salma yang berupa 2 buah guci utuh. Guci pertama berukuran tinggi 43 cm dan lebar 43 cm, diameter tepian luar 29 cm, diameter tepian dalam 23 cm, dan diameter dasar 37 cm. berwarna coklat kehitaman, menggunakan teknik roda putar, bagian leher diupam dan gores, pada bagian badan terdapat 2 garis melingkar yang sejajar. Guci kedua berukuran lebih kecil dari yang pertama, tinggi 23 cm, lebar 25 cm, diameter tepian luar 15 cm, diameter tepian dalam 12 cm, dan diameter dasar 23 cm. Pada bagian dasar keramik agak cekung, warna abu-abu kecoklatan, teknik pembuatan dengan roda putar, bagian leher diupam dan gores, terlihat sisa-sisa gamping pada sisi dalam.



**Foto 16. Keramik asing yang dijumpai di salah satu rumah penduduk di Desa Diponggo  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

d. Meriam kuno

Ditemukan 2 buah meriam di gapura gang K. Sawadi Desa Diponggo, Kecamatan Tambak. Dimensi meriam I berukuran panjang 152 cm, diameter bagian pantat 35 cm



**Foto 17. Detail meriam kuno di Desa Diponggo  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

Empat buah meriam kuno juga dijumpai di Markas Koramil 0817/18 Kecamatan Tambak. Keempat meriam kuno tersebut masih relatif utuh walaupun dilakukan pengecatan ulang.



**Foto 18. Dua buah meriam kuno yang diletakkan di tempat parkir kendaraan di Koramil 0817/17  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

### 3. Museum Sunan Giri Gresik

Selain melakukan penelitian di Pulau Bawean, juga melakukan peninjauan di Museum Sunan Giri untuk memperoleh data tinggalan arkeologi yang berasal dari Pulau Bawean.

Berikut tinggalan arkeologi yang berasal dari Pulau Bawean yang menjadi koleksi Museum Sunan Giri yaitu:

#### a. Sebuah Arca Dwārapāla (Mahākāla)

Arca berbahan batu andesit dengan kondisi masih relatif utuh hanya bagian wajah yang sudah aus. Arca yang menggambar tokoh laki-laki bersenjatakan gada dengan posisi berdiri tegak dengan rambut yang bergelombang. Menurut informasi mengenai tokoh ini adalah Dwārapāla, jika melihat atribut dan gaya berdirinya diduga arca ini merupakan arca Mahākāla. Arca ini ditemukan dari Desa Sawahmulya, Kec. Sangkapura, Bawean.



**Foto 19. Arca Mahakala dari Pulau Bawean**



**Foto 20. Lokasi ditemukannya arca Mahakala, Desa Sawahmulya  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

b. Stūpika

Data arkeologi yang menjadi koleksi Museum Sunan Giri yang berasal dari Pulau Bawean selain arca Mahākāla juga berupa empat buah stūpika. Stūpika merupakan replika stūpa yang berukuran kecil yang terbuat dari tanah liat yang dibakar (terakota). Keberadaan stūpika ini berkaitan dengan mantra-mantra dalam ajaran Buddha. Temuan stūpika-stūpika ini berasal dari Desa Sidogedongbatu, kec. Sangkapura Pulau Bawean.



**Foto 21. Stūpika Koleksi Museum Sunan Giri-Gresik (kiri) dan lokasi penemuannya (kanan)  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

- c. Keramik-keramik asing sebanyak 16 buah hasil sitaan KP3 (Kesatuan Pelaksana Pengamanan Pelabuhan) Gresik.

Salah satu data arkeologi yang disimpan di Museum Sunan Giri adalah beberapa keramik asing tersebut berasal dari Pulau Bawean dan disita oleh KP3 Gresik. Keramik-keramik yang berbentuk tempayan dan guci tersebut merupakan hasil sitaan KP3 Gresik.



**Foto 22 Kumpulan keramik dari Bawean Hasil Sitaan KP3 Gresik yang tersimpan di Museum Sunan Giri  
(Dok. Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta)**

### **Kemaritiman di Pulau Bawean pada Masa Lampau**

Pulau Bawean yang terletak di tengah Laut Jawa pernah menduduki tempat penting dalam jaringan lalu lintas Nusantara. Kedudukan sentral dalam jalur pelayaran antarpulau menjadikan Bawean sebagai tempat persinggahan untuk mengisi bahan makanan dan air minum serta tempat berlindung terhadap angin badai dan topan. Interaksi dengan dunia luar ini telah membawa dampak yang seirama dengan perubahan-perubahan yang terjadi di daerah lain di Nusantara (Vredenberg 1990:xi).

Informasi mengenai interaksi Pulau Bawean dengan dunia luar mengacu pada data arkeologi yang ditemukan berasal dari masa Majapahit yaitu Prasasti Surodakan

atau Waringin Pitu (1447 Masehi) disebutkan bahwa pada masa kejayaan Majapahit memiliki sejumlah daerah kekuasaan dan sangat membantu pertumbuhan ekonomi Majapahit disebutkan Syangkapura atau Sinhapura yang identik dengan Sangkapura yang merupakan kota pelabuhan terbesar dan pusat pemerintahan di Bawean (Anwar 2008:508). Data arkeologi yang memperkuat pendapat ini adalah ditemukannya sebuah arca Mahākāla di Muara Sungai Desa Sawah Mulya yang mempunyai corak atau gaya arca masa Majapahit sekarang arca Mahākāla ini disimpan Museum Sunan Giri. (Priswanto 2015:26). pada masa berikutnya, Sangkapura seperti kota-kota masa Islam memiliki ciri yang sering ditemukan pada sebuah kota masa Islam, yaitu berupa alun-alun, masjid, pasar, kawasan pemukiman keluarga kerajaan (Bengko Dalem) dan kawasan pemukiman etnis Tionghoa yang berada dekat pelabuhan (Anwar 2008:510).

Pulau Bawean nampaknya telah memiliki peran penting dalam perdagangan dan pelayaran pada masa lampau. sebuah berita Tionghoa, *Toa-I-Chih-Lueh* menyebut Pulau Bawean dengan nama Pu-Ban atau Pu-Ben yang artinya sebuah nama tempat yang berada di utara laut Jawa bagian selatan. Groeneveldt mengasumsikan lokasi tersebut dengan nama Bawean. Hal tersebut didasarkan pada penyebutan orang-orang Asia yang menyebut suku Boyan terhadap orang-orang Bawean. Di dalam berita Tionghoa tersebut diinformasikan bahwa Bawean merupakan tempat persinggahan bagi saudagar-saudagar Tionghoa yang akan ke Jawa atau sebaliknya (Anwar 2008:508).

Berita Tionghoa yang lain *Ying-yai Shêng-lan* menyebutkan bahwa salah satu komoditas ekspor dari Majapahit adalah beras dan tikar pandan. maka sesuai dengan berita Tionghoa tersebut tikar Bawean hingga kini cukup dikenal di bekas kota-kota pelabuhan lama seperti Tuban, Jepara, Gresik, Pasuruan, dan Singaraja. Hingga kini di Pulau Bawean masih dapat dijumpai kerajinan tikar pandan yang secara kualitas mutunya cukup bagus dengan anyaman yang cukup halus dan rapat serta pola motifnya yang khas.

Seiring dengan meredupnya kekuasaan Majapahit, menurut de Graff bahwa pada tahun 1593 Masehi Kerajaan Jepara merebut Bawean atau Lubak dengan menempatkan seorang ksatria dan 100 anak buahnya. Hal ini menunjukkan bahwa arti penting Bawean bagi Jepara untuk menguasai jalur perdagangan laut ke arah utara, tenggara, dan timur Laut Jawa (Graff 1987). Hasil analisis de Graff, nama Bawean yang identik dengan Lubak berkaitan dengan cerita rakyat bahwa Lebak merupakan

lokasi kerajaan Raja Babi. Toponim Lebak masih dapat dirunut hingga sekarang, yaitu sebuah Desa Lebak yang berada 4 km ke arah barat dari Sangkapura.

Berkenaan dengan data arkeologi berupa melimpahnya temuan keramik utuh maupun fragmentaris di Pulau Bawean menurut penelitian Widyaheri tahun 1986 diperoleh informasi bahwa letak Pulau Bawean secara astronomis sangat strategis berada di tengah-tengah jalur perdagangan tradisional. Selain itu, Pulau Bawean digunakan untuk mengisi bahan-bahan perbekalan dalam pelayaran terutama air bersih. dilihat dari kuantitas temuan keramik, nampaknya pantai timur Bawean lebih disukai sebagai tempat berlabuh kapal-kapal dagang jika dibandingkan pantai sisi selatan. (Anwar 2008:512). Hal ini juga diperkuat dengan temuan *expose wreck* di Pulau Gili. Menurut peta kolonial tahun 1911 di wilayah sisi timurlaut (Pulau Gili) dan sisi barat (Pulau Nusa) tergambar sebuah *wreck*. Keberadaan *wreck* ini belum banyak terungkap. Menurut catatan *Dictionary of Disaster at the Sea during Age of the Steam* bahwa di Pulau Bawean tercatat empat buah kapal karam, yaitu SS Bengal, Janbi Maru, Langkoeas, dan Leeds City (Priswanto 2016). Keberadaan *wreck* bermesin uap yang dijumpai di Pulau Bawean diduga berkaitan dengan jaringan pelayaran KPM (*Koninklijke Pakketvaart Maatschappij*).

Pulau Bawean pada masa lampau merupakan salah satu mata rantai dalam jaringan pelayaran KPM yang mulai mengusahakan pelayaran-pelayaran di Kepulauan Indonesia dan memasukkan Pulau Bawean ke dalam jaringan pelayarannya yaitu mengambil jalur antara Surabaya-Bawean-Banjarmasin-Bawean-Singapura-Bawean-Singapura. Masuknya Pulau Bawean dalam jalur pelayaran ini adalah khusus untuk angkutan penumpang saja karena gejala merantau telah berkembang secara ekonomis menguntungkan KPM, impor dan ekspor barang ke dalam atau keluar pulau tidak begitu penting (Vredereg 1990:91).

## **Penutup**

Pulau Bawean sebagai pulau yang secara geografis-strategis yang letaknya berada di tengah Laut Jawa dan telah terbukti dijadikan tempat transit jalur perdagangan laut antar pulau di Nusantara sejak masa Majapahit hingga masa kolonial. Pada awalnya diduga pulau ini semata-mata hanya berfungsi sebagai tempat transit kapal dagang guna menambah perbekalan air bersih, makanan, dan memberikan masa istirahat bagi awak kapal. Namun seiring dengan perkembangan zaman nampaknya

kontak perdagangan dengan masyarakat lokal Pulau Bawean sulit untuk dihindarkan akibat adanya kebutuhan timbal balik di antara saudagar yang kapalnya transit di Pulau Bawean. Hal ini dibuktikan dengan dijumpai data arkeologi berupa keramik asing dan mata uang asing yang mana tidak menutup kemungkinan terjadinya transaksi perdagangan di antara saudagar-saudagar yang kapalnya berbeda dan asal rombongannya.



## Daftar Pustaka

- Anwar, Khairil. 2008. “Dampak Politis Perdagangan Kuno Antar Pulau Terhadap Pulau Bawean”, *Pertemuan Ilmiah Arkeologi IX*. Jakarta: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia.
- Badruddin, R. Abdurachman. 1985. *Sekilas Pintas Pulau Bawean*. Bawean: Yayasan Umar Mas’ud.
- Graaf, H.J. de. 1987. *Disintegrasi Matarām di Bawah Mangkurat I*. Jakarta: Grafiti Press.
- Hockings, Charles. 1969. *Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam*. Lloyd’s Register of Shipping; First Edition edition
- Jasper, J.E. 1906. “Het Ieland Bawean en zijn Bewoners”. dalam *TBG* 31:231-280.
- Koestoro, Lucas P. 1995. “Survei Arkeologi Islam di Pulau Bawean Jawa Timur”. *Laporan Penelitian Arkeologi*. Yogyakarta: Balai Arkeologi DI Yogyakarta
- Koestoro, Lucas P & Novida Abbas. 1998. “Hasil Budaya Masyarakat Pulau di Pulau Bawean”. *Berita Penelitian Arkeologi* No. 4. Yogyakarta: Balai Arkeologi DI Yogyakarta
- Priswanto, Hery. 2015. “Penelitian Bentuk dan Karakter Tinggalan Arkeologi Maritim di Pulau Bawean: Identifikasi Potensi (Tahap I)”. *Laporan Penelitian Arkeologi*. Yogyakarta: Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta
- . 2016. “Penelitian Bentuk dan Karakter Tinggalan Arkeologi Maritim di Pulau Bawean: Identifikasi Potensi (Tahap II)”. *Laporan Penelitian Arkeologi*. Yogyakarta: Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta

Sukendar, Haris. dkk. 1999. *Metode Penelitian Arkeologi*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.

Vredereg, Jacob. 1990. *Bawean dan Islam*. Jakarta: INIS.



# BANGKA-BELITUNG DALAM LINTAS PERDAGANGAN LAUT

*Aryandini Novita\**

## **Pendahuluan**

Provinsi Kepulauan Bangka Belitung ini memiliki dua pulau besar yaitu Pulau Bangka dan Pulau Belitung, serta pulau-pulau kecil yang mengelilingi kedua pulau tersebut. Sebagai sebuah kepulauan, provinsi ini memiliki perairan seluas 65.301 km<sup>2</sup> yang terdiri dari dua lautan besar, yaitu Laut Natuna di bagian utara dan Laut Jawa di bagian selatan. Di bagian barat terdapat Selat Bangka yang memisahkan Pulau Bangka dengan Pulau Sumatera serta di bagian timur terdapat Selat Karimata yang memisahkannya dengan Pulau Kalimantan serta di antara Pulau Bangka, dan Pulau Belitung dipisahkan oleh Selat Gelasa. Secara geografis dapat dikatakan posisi Kepulauan Bangka Belitung berada di perlintasan kapal-kapal dagang yang berlayar dari arah Selat Malaka maupun Laut Tiongkok Selatan menuju kota-kota pelabuhan di pantai utara Jawa, pantai selatan Kalimantan hingga kawasan timur Nusantara.

Penelitian arkeologi bawah air yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Sumatera Selatan telah dilakukan sejak tahun 2008 berupa survei yang bertujuan untuk mendefinisikan situs kapal tenggelam. Bekerja sama dengan Balai Pelestarian Cagar Budaya Jambi, Balai Arkeologi Sumatera Selatan telah melakukan survei di perairan Selat Bangka dan Selat Gelasa. Survei yang dilakukan di Selat Bangka dilaksanakan di Situs Pulau Pelepas dan Situs Ashigara sedangkan di Selat Gelasa dilaksanakan di Situs Batumandi, Situs Karanglucan, Situs Batuitam dan Situs Gelasa (Peta 1). Kegiatan survei tersebut telah menambah data yang menunjukkan bahwa perairan

---

\* Balai Arkeologi Sumatera Selatan, Lorong Rusa, Kancil Putih, Jl. Demang Lebar Daun, Palembang 30137, [aryandinovita@yahoo.com](mailto:aryandinovita@yahoo.com)

Bangka Belitung merupakan jalur perlintasan kapal-kapal yang telah berlangsung sejak masa Śrīwijaya hingga sekarang (Novita 2012:582-592).

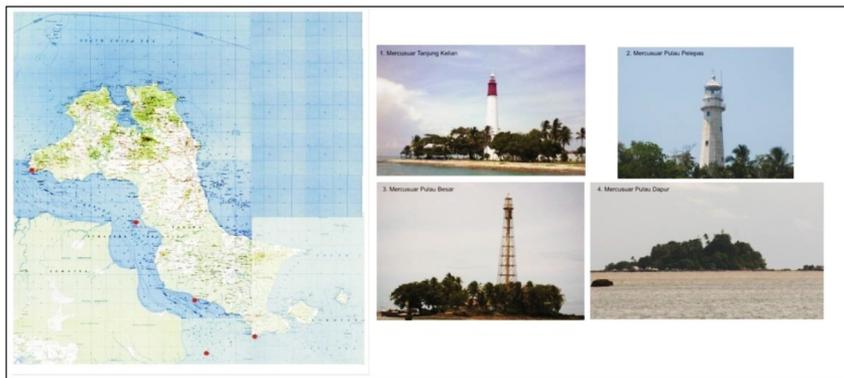


**Peta 1. Lokasi survei arkeologi bawah air tahun 2008-2010 (dok. Balar Sumsel)**

Penelitian arkeologi maritim di Provinsi Kepulauan Bangka dan Belitung telah dilakukan oleh Balai Arkeologi Sumatera Selatan secara intensif sejak tahun 2010.. Penelitian diawali pada tahun 2010 dengan mendata tinggalan arkeologi maritim dan masyarakat pendukung budaya maritim yang terdapat di Pulau Belitung bagian barat. Kemudian pada tahun 2011 dilakukan di Pulau Belitung bagian timur. Dari hasil penelitian tersebut kemudian pada tahun 2012 dikembangkan penelitian mengenai peran Pulau Belitung pada jalur perdagangan dan pelayaran masa lalu. Hasilnya apa 2010-2012? Hasil dari penelitian ini disimpulkan bahwa sungai memiliki peran penting sebagai jalur penghubung antara wilayah pedalaman dengan wilayah perairan. Ukuran sungai yang tidak terlalu dalam dan luas tidak memungkinkan untuk dilayari oleh kapal besar. Hal tersebut juga ditambah dengan kondisi perairan pantai Belitung yang dangkal, banyak karang dan gosong pasir, sehingga sangat beresiko apabila dilalui oleh kapal besar (Wiyana 2013:59-162).

Pada tahun 2012 Balai Arkeologi Sumatera Selatan juga melakukan survei tentang mercusuar yang terdapat di wilayah perairan Pulau Bangka. Dengan mengintegrasikan hasil penelitian tahun 2010 dan 2011 yang dilakukan di Pulau

Belitung disimpulkan bahwa karena kondisi perairan Bangka Belitung banyak terdapat gosong pasir, karang, perairan yang dangkal, celah-celah sempit dan pulau-pulau kecil, maka pemerintah kolonial Hindia-Belanda membangun mercusuar sebagai rambu untuk menandai kondisi suatu wilayah perairan yang berfungsi untuk mengarahkan posisi kapal dengan mengikuti batas terluar dari cahaya lampu suar yang merupakan jarak aman dari karang atau tempat-tempat yang dangkal (Foto 1, 2) (Novita 2011).



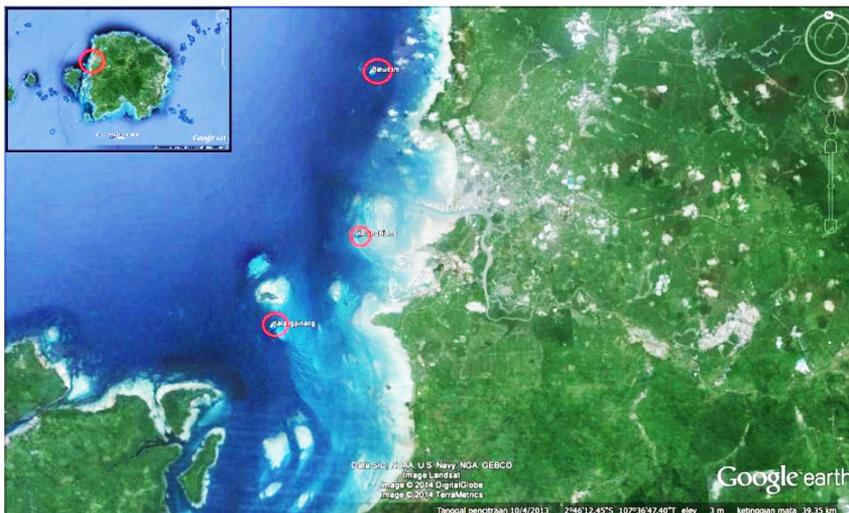
**Foto 1. Mercusuar-mercusuar di Selat Bangka (dok. Balar Sumsel)**



**Foto 2. Mercusuar-mercusuar di Selat Gelasa dan Selat Karimata (dok. Balar Sumsel)**

Pada tahun 2013 dimulai penelitian arkeologi maritim di Pulau Belitung dilakukan dengan mengintegrasikan temuan-temuan arkeologi dari bawah air dengan temuan arkeologi di daratan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui mengidentifikasi situs dan hubungannya dengan kedudukan Pulau Belitung dalam pertumbuhannya sebagai kota pada masa lalu. Lokasi penelitian adalah situs-situs

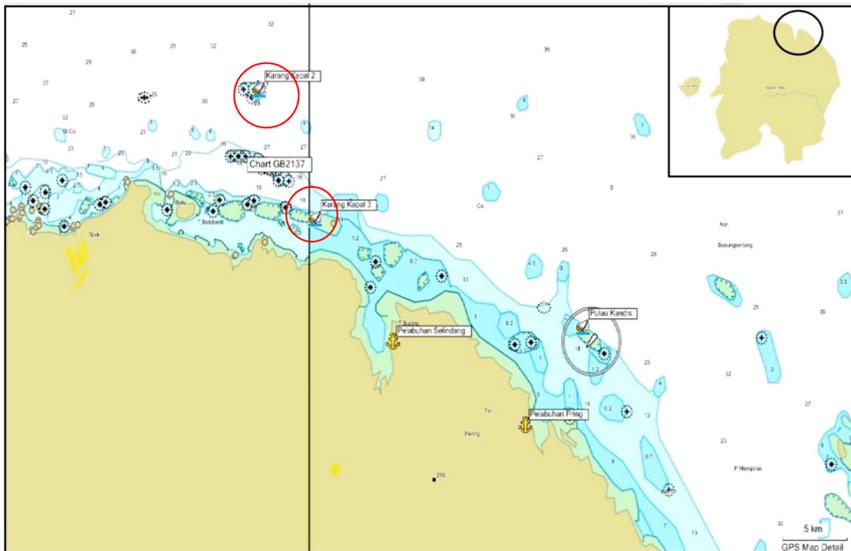
bawah air yang berada di pantai barat Pulau Belitung yang berada di wilayah administrasi Kabupaten Belitung yaitu Situs Karangkijang, Situs Karangpinang dan Situs Batuitam (Peta 2). Penelitian tersebut berhasil mengindikasikan bahwa kapal yang tenggelam di situs Karangkijang membawa komoditi dagang menuju Kota Tanjungpandan. Hasil penelitian ini juga menunjukkan bukti jalinan hubungan ekonomi antara wilayah daratan dengan wilayah maritim, terlihat adanya aktivitas pelayaran dan pemenuhan kebutuhan produk luar pulau yang saling mengisi. Aktivitas perdagangan yang terjadi di Kota Tanjungpandan terjadi di mana komoditi dagang yang dibawa oleh kapal-kapal yang singgah diperjualbelikan, di samping itu para saudagar yang datang tersebut juga mencari komoditi yang dihasilkan oleh Pulau Belitung untuk diperjualbelikan di tempat lain (Novita 2014:62-73).



**Peta 2. Lokasi penelitian arkeologi maritim tahun 2013 (dok. Balar Sumsel)**

Pada tahun 2014, penelitian dilanjutkan di situs-situs bawah air di perairan bagian utara Pulau Belitung yang secara administratif berada di wilayah Kabupaten Belitung Timur yaitu Situs Karang Kapal 2 dan Karang Kapal 3 yang terletak di sekitar Pulau Keran dan Situs Pekandis (Peta 3). Penelitian ini menunjukkan bahwa perairan bagian utara Pulau Belitung dapat dikatakan merupakan ‘pintu masuk’ dari Laut Tiongkok Selatan menuju Selat Karimata. Kondisi tinggalan kapal yang tenggelam di Situs Karang kapal 2 dan Karang kapal 3 yang sudah rusak menyulitkan identifikasi jenis kapal yang tenggelam di kedua situs tersebut. Meskipun demikian, berdasarkan pengamatan lingkungan keadaan geografis wilayah penelitian dapat

dikatakan sebagai penyebab dari tenggelamnya kapal-kapal tersebut. Berdasarkan keadaan geografis perairan Belitung yang banyak terdapat terumbu karang, perairan dangkal dan celah yang sempit, maka tidak mengherankan jika di perairan ini banyak terjadi kecelakaan laut yang mengakibatkan kapal tenggelam. Kondisi laut yang dipenuhi karang dan kedalaman laut yang selalu dipengaruhi pasang surut pada dasarnya membutuhkan kemampuan navigasi yang cermat ketika melintasi perairan tersebut (Novita 2014).



**Peta 3. Lokasi penelitian arkeologi maritim tahun 2014  
(dok. Balar Sumsel)**

Metode penalaran menggunakan metode induktif. Adapun langkah kerja yang dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut adalah menganalisis hasil penelitian yang telah dilakukan sejak tahun 2013 hingga 2015 oleh Balai Arkeologi Sumatera Selatan. Hasil analisis diintegrasikan dengan data pendukung yaitu data lingkungan sejarah dan kepustakaan lainnya yang terkait dengan tujuan penelitian. Berdasarkan integrasi data tersebut akan ditarik kesimpulan mengenai peran Pulau Belitung dalam lintas pelayaran masa lalu.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, permasalahan yang akan dibahas adalah bagaimana peran Pulau Belitung dalam lintas pelayaran masa lalu. Tujuan yang

akan dicapai dari penulisan ini adalah mendapatkan jawaban mengenai keberadaan Belitung sebagai bagian dari jalur pelayaran maritim pada masa lalu.

Pada tahun 2015, penelitian kembali dilaksanakan di perairan bagian barat Pulau Belitung, yaitu di Situs Karangpinang (Peta 4). Penelitian ini merupakan tindak lanjut dari penjajagan yang dilakukan di situs tersebut pada tahun 2013, dan bertujuan untuk mengetahui hubungan keberadaan situs kapal tenggelam di perairan tersebut dengan kedudukan Kota Tanjungpandan dalam menjalankan perannya sebagai pusat distribusi kebutuhan penduduknya, bahkan penduduk di wilayah sekitarnya pada masa lalu. Munculnya Tanjungpandan sebagai kota tidak bisa dilepaskan dari produksi timah. Sebagai kota pelabuhan yang menjadi tempat singgah kapal-kapal dagang, sekaligus sebagai tempat tinggal para migran, kota ini berkembang sebagai pasar yang menyediakan jasa bagi daerah-daerah di sekitarnya. Penelitian juga menyimpulkan bahwa komoditi dagang yang dibawa oleh kapal tenggelam di Situs Karangpinang dapat dijadikan sebagai indikasi bahwa Kota Tanjungpandan sebagai pusat perekonomian tidak hanya mendistribusikan barang-barang eksklusif yang umumnya dipesan oleh kelompok elite tetapi juga melayani permintaan dari kelompok masyarakat kebanyakan yang tinggal di kawasan pertambangan timah di luar Kota Tanjungpandan. Namun demikian sedikitnya temuan arkeologi dari bawah air yang diambil sebagai sampel masih sangat kurang untuk lebih menguatkan bukti jalinan hubungan ekonomi yang berupa aktivitas pelayaran dan pemenuhan kebutuhan produk luar pulau yang saling mengisi (Novita dkk 2016:89-91).

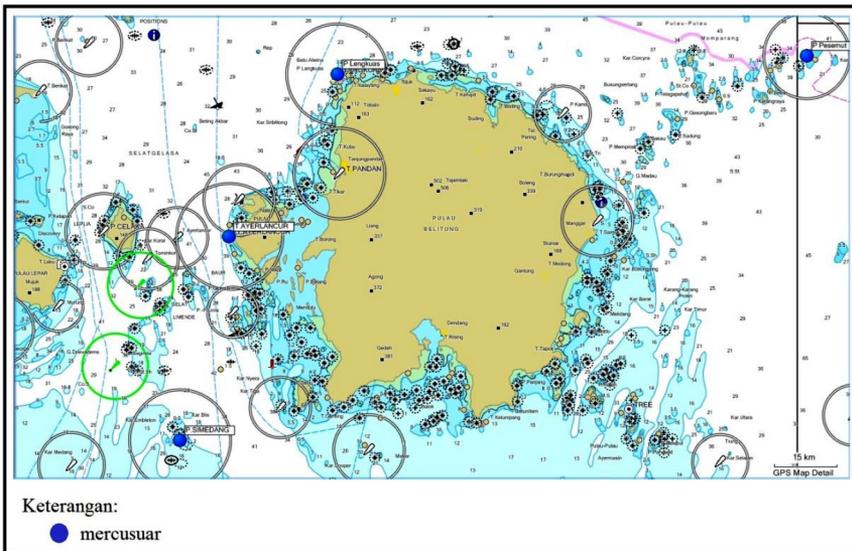


Peta 4. Lokasi penelitian arkeologi maritim tahun 2015 (dok. Balar Sumsel)

## Pembahasan

Secara umum perairan Belitung umumnya bersifat perairan terbuka, yaitu tipe perairan yang menghadap ke arah laut lepas tanpa adanya penghalang, baik itu pulau maupun daratan di depannya, sehingga sangat dipengaruhi oleh ombak dan gelombang. Dalam hal ini laut lepas yang berada di bagian utara Pulau Belitung adalah Laut Tiongkok Selatan (Peta 6).

Berdasarkan kedalamannya, perairan Belitung termasuk ke dalam perairan dangkal. Kedalaman 5 meter dapat ditemukan di beberapa bagian yang berjarak 500 meter dari garis pantai. Selebihnya di bagian pantai lainnya memiliki kedalaman rata-rata sekitar 10-15 meter. Perairan yang agak jauh memiliki kedalaman sekitar 15-30 meter. Beberapa lokasi berupa zona intertidal yaitu daerah pantai yang terletak di antara pasang tertinggi dan surut terendah, sehingga pada saat surut lokasi tersebut tampak seperti daratan. Kondisi ini menunjukkan bahwa kegiatan pelayaran di wilayah perairan ini sangat tergantung pada waktu pasang surut air laut untuk menghindari karam.



Peta 6. Kondisi perairan Belitung  
(dok. Balar Sumsel)

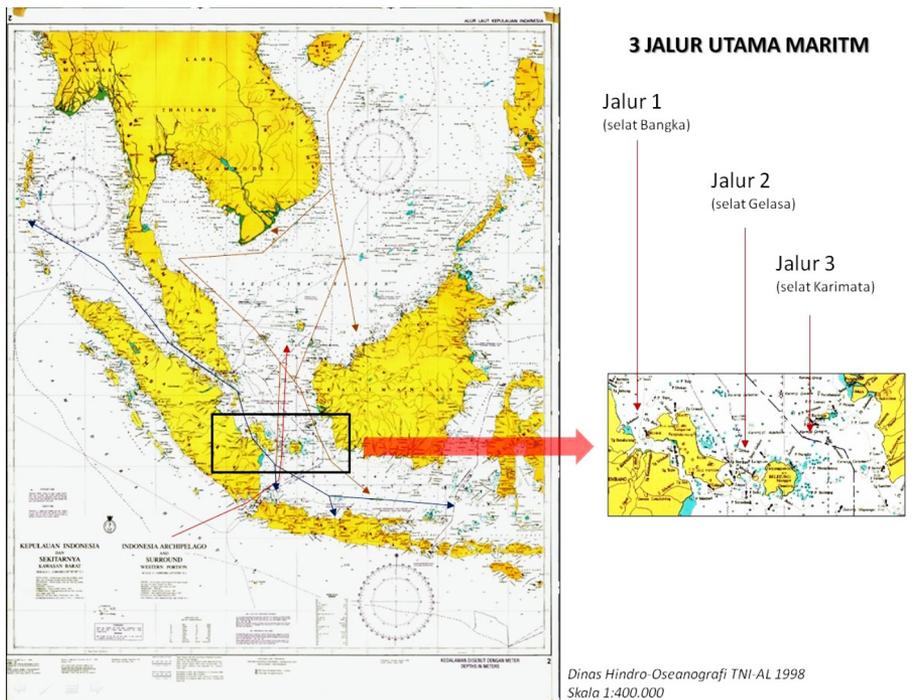
Secara umum terdapat empat faktor utama yang menjadi penyebab dari tenggelamnya sebuah kapal, yaitu penguasaan pengetahuan geografi kelautan,

penguasaan pengetahuan cuaca, peperangan dan kelalaian manusia (Utomo 2010:93). Pada awalnya peta laut yang digunakan pelaut-pelaut masa lalu menggunakan bentang alam sebagai penanda atau rambu-rambu navigasinya seperti bukit, tanjung, atau pulau kecil. Dalam perkembangan selanjutnya, dibangun sebuah mercusuar yang menggantikan bentang alam sebagai penanda. Sebagai rambu-rambu navigasi, mercusuar berfungsi untuk menandai kondisi suatu wilayah perairan. Mercusuar didirikan di lokasi yang berbahaya bagi pelayaran seperti gugusan karang, gosong pasir, perairan dangkal maupun celah yang sempit untuk mengarahkan posisi kapal dengan mengikuti batas terluar dari cahaya lampu suar yang merupakan jarak aman dari karang atau tempat-tempat yang dangkal (Novita 2010:51).

Seperti halnya pengetahuan geografi kelautan, pengetahuan mengenai cuaca setempat juga merupakan hal yang harus diketahui oleh para pelaut. Kondisi geografis Nusantara mengakibatkan setiap setengah tahun angin muson berubah arah. Pada bulan September sampai dengan November arah angin bertiup dari barat menuju timur, sehingga dengan memanfaatkan fenomena alam ini pada bulan-bulan tersebut merupakan waktunya kapal-kapal dari wilayah barat berlayar menuju kota-kota pelabuhan hingga ke kawasan timur Nusantara. Demikian juga sebaliknya pada bulan Desember sampai dengan Februari. Dalam bulan Juni sampai dengan Agustus angin Laut Tiongkok Selatan bertiup ke arah utara sehingga memudahkan pelayaran ke wilayah utara (Poesponegoro, 2008:92). Selain itu, di perairan Nusantara sering terjadi badai angin muson yang datangnya tiba-tiba, meskipun berlangsung tidak lama, badai tersebut sangat berbahaya karena dapat menghalangi pandangan pelaut sehingga dapat terjebak ke wilayah perairan yang dangkal atau menabrak karang.

Berdasarkan keadaan geografis perairan Belitung yang banyak terdapat terumbu karang, perairan dangkal dan celah yang sempit, maka tidak mengherankan jika di perairan ini banyak terjadi kecelakaan laut yang mengakibatkan kapal tenggelam. Berdasarkan data sejarah Selat Bangka, Selat Gelasa, dan Selat Karimata merupakan jalur pelayaran di wilayah perairan Nusantara bagian barat yang paling sering dilayari (Atmodjo 2000:3). Dari ketiga selat yang berada di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, Selat Gelasa merupakan jalur perlintasan terpendek jika dibandingkan Selat Bangka dan Selat Karimata. Kapal-kapal dagang yang berlayar dari arah Selat Malaka maupun Laut Tiongkok Selatan menuju kota-kota pelabuhan di pantai utara Jawa dapat melalui Selat Gelasa. Namun demikian Selat Gelasa juga merupakan perairan yang sempit dan banyak terdapat pulau kecil sehingga diperlukan keterampilan yang lebih

bagi pelaut-pelaut untuk melintasi kawasan tersebut. Meskipun tidak sesempit Selat Gelasa dan Selat Bangka, secara geografis Selat Karimata banyak terdapat gugusan karang yang membentang dari bagian utara hingga bagian timur Belitung serta di beberapa lokasi terdapat perairan yang dangkal dan kedalamannya dipengaruhi oleh pasang surut. Keadaan ini semakin dipersulit dengan adanya gugusan pulau dan karang di bagian timur Belitung seolah-olah merupakan ‘pagar penghalang’ yang memanjang hampir setengah dari lebar Selat Karimata (Peta 7).



**Peta 7. Wilayah Perairan Bangka Belitung yang merupakan jalur pelayaran yang ramai sejak masa lalu (dok. Atmodjo 2014)**

Secara geografis, Pulau Belitung terletak di antara jalur pelayaran yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan dagang di Nusantara. Dalam suatu pelayaran jarak jauh pada dasarnya lokasi yang dituju tidak hanya ke satu pelabuhan tetapi juga singgah ke beberapa pelabuhan. Di setiap persinggahan, komoditi yang dibawa diperjualbelikan sambil mencari barang-barang lain untuk diperdagangkan di pelabuhan berikutnya. Selain itu kapal juga memerlukan pasokan makanan dan

minuman setelah melalui perjalanan panjang sehingga setiap kali merapat akan terjalin hubungan sosial-ekonomi antara awak kapal dengan penduduk setempat. Selain melakukan kegiatan jual beli, kapal-kapal dagang tersebut juga perlu singgah untuk memperoleh pasokan makanan, minuman dan memperbaiki kapalnya setelah melalui perjalanan panjang. Di samping kegiatan-kegiatan yang telah diuraikan sebelumnya, kondisi cuaca juga menjadi salah satu alasan singgahnya kapal di sebuah pelabuhan. Pola angin muson yang bertiup di wilayah Nusantara sangat berpengaruh pada jadwal pelayaran sehingga kapal-kapal tersebut harus menunggu arah angin yang tepat untuk berlayar ke pelabuhan yang dituju (Hamid 2013:14).

Sebagai tempat persinggahan di semua pelabuhan, umumnya tersedia gudang-gudang penyimpanan untuk memenuhi kebutuhan tersebut, selain hadirnya pasar. Gudang-gudang tersebut dimanfaatkan untuk memasok persediaan makanan selama pelayaran maupun barang-barang yang akan diperjualbelikan. Oleh karena itu, sebuah kota pelabuhan akan memiliki dermaga untuk berlabuh, pasar untuk mempertukaran komoditi, gudang untuk menyimpan persediaan, jasa pelayanan seperti tempat makan dan minum atau penginapan, dan komunitas multietnik yang terlibat di dalam perniagaan tersebut. Di kota pelabuhan juga tersedia rumah ibadah, pemakaman, obat-obatan, dan pelayanan kesehatan.

Dalam kurun waktu antara abad XIII hingga XVIII, Uka Tjandrasasmita (2000:36) berpendapat bahwa tumbuhnya kota-kota di Nusantara terutama dipengaruhi oleh perdagangan. Uka Tjandrasasmita (2000:131-133) juga berpendapat bahwa perdagangan merupakan faktor yang mempengaruhi sektor lain, terutama sektor jasa yang berorientasi ke pasar. Pertumbuhan ekonomi mendorong lebih banyak penduduk tinggal dekat pantai, setidaknya mendekati pelabuhan sehingga menyebabkan pemukiman-pemukiman di sekitar pelabuhan yang semula kecil menjadi besar dan kemudian menjadi kota.

Selain perdagangan, faktor lain yang memicu pertumbuhan sebuah kota adalah potensi sumber daya alam yang terdapat di wilayah tersebut. Hasil penelitian arkeologi menunjukkan bahwa kota-kota di wilayah Kepulauan Bangka Belitung tumbuh dikarenakan adanya pertambangan timah di wilayah tersebut. Berdasarkan data sejarah diketahui bahwa timah mulai dieksplorasi di Pulau Belitung pada abad XIX. Namun demikian dalam sumber sejarah lokal diberitakan bahwa pada masa Kesultanan Palembang Darussalam, di pasar gelap telah beredar timah yang berasal dari Belitung. Hal ini menunjukkan bahwa kemungkinan pada abad XVIII

timah sudah ditambang di Belitung tetapi belum teroganisir sebagaimana di Bangka (Sujitno 1996:76). Keberadaan pertambangan timah inilah yang menarik minat bangsa-bangsa asing untuk datang ke Pulau Belitung di mana potensi sumber daya alam tersebut merupakan komoditi dagang yang memiliki nilai ekonomi yang tinggi.

## **Penutup**

Letak Pulau Belitung yang berada di antara jalur pelayaran yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan dagang sejak abad XV hingga kedatangan bangsa Eropa ke Nusantara yang akhirnya menjadi bagian dari wilayah koloni Belanda, memungkinkan bagi tumbuhnya sebuah pemukiman yang sederhana menjadi pemukiman yang lebih kompleks. Terlebih lagi pertumbuhan tersebut ditunjang oleh potensi sumber daya alam daerah setempat yang sangat besar.

Tinggalan-tinggalan arkeologi bawah air hasil penelitian Balai Arkeologi Sumatera Selatan menunjukkan Pulau Belitung merupakan ‘pasar’ bagi penduduknya yang membutuhkan barang-barang yang tidak diproduksi di wilayah tersebut. Komoditi dagang tersebut menunjukkan Kota Tanjungpandan sebagai kota pelabuhan merupakan pusat perekonomian yang tidak hanya mendistribusikan barang-barang eksklusif yang umumnya dipesan oleh kelompok elite tetapi juga melayani permintaan dari kelompok masyarakat kebanyakan yang tinggal di kawasan pertambangan timah yang terletak di luar kota.



## **Daftar Pustaka**

Atmojo, Yunus Satrio. 2000. Sejarah Perdagangan dan Pelayaran Indonesia Masa Lalu (Abad III-XIII) Leaflet Pameran Temuan Harta Karun Bawah Air dalam Sejarah Perdagangan Maritim Indonesia, Jakarta.

Hamid, Abd Rahman. 2013. Sejarah Maritim Indonesia. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

- Heidhues, Mary F. Somers. 1991. "Company Island: A Note on the History of Belitung" dalam *Indonesia* volume 51 halaman 1-20. Southeast Asia Program Publications at Cornell University.
- Novita, Aryandini 2010. "Mercusuar-Mercusuar di Perairan Bangka Belitung" dalam *Siddhayatra* Vol. 15 Nomor 1 Mei 2010, hlm. 47-53.
- , 2012. "Data Mutakhir Arkeologi Bawah Air di Perairan Bangka Belitung" dalam *Prosiding Seminar Antarabangsa Arkeologi, Sejarah dan Budaya di Alam Melayu* tanggal 15-16 Oktober 2012, Universiti Kebangsaan Malaysia, hlm. 582-592.
- , 2014. "Situs-Situs Bawah Air di Perairan Belitung Bagian Barat: Hubungannya Dengan Pertumbuhan Kota Tanjungpandan Pada Masa Lalu" dalam *Siddhayatra* Vol. 19 Nomor 1 Mei 2014 hlm. 62-73.
- , dan Junus Satrio Atmodjo. 2016. "Analisis dan Interpretasi Tinggalan Arkeologi di Belitung" dalam *Arkeologi Maritim Belitung* Jakarta: Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman, Direktorat Jenderal Kebudayaan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Sujitno, Sutejo. 1996. *Sejarah Timah Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka.
- Tjandrasasmita, Uka. 2000 *Pertumbuhan dan Perkembangan Kota-kota Muslim di Indonesia Dari Abad XIII Sampai XVIII Masehi*. Kudus, Penerbit Menara Kudus.
- Utomo, Bambang Budi. 2010. *Tantangan dan Musibah di Laut dalam Ekspedisi Śrīwijaya Mencari Jalur yang Hilang*. Palembang: Balai Arkeologi Palembang.
- Wiyana, Budi. 2013. "Peran Sungai Buding Pada Jalur Perdagangan Masa Lalu" dalam *Siddhayatra* Vol. 18 Nomor 2 November 2013, hlm. 59-162.

# MENCARI JEJAK PELABUHAN KUNO DI PANTAI UTARA BALI

*Luh Suwita Utami\** dan *Ni Putu Eka Juliawati\*\**

## **Pendahuluan**

Jajaran puncak pegunungan yang membentang di tengah-tengah Pulau Bali dari barat hingga timur, menjadikan Bali terlihat dibagi menjadi dua kawasan besar, yaitu kawasan Bali Utara dan Bali Selatan. Kawasan Bali Utara dengan kondisi bentang alam kawasan pantai dan perbukitan yang jaraknya tidak terlalu jauh, menyebabkan hubungan antara penduduk yang bertempat tinggal di pantai dan penduduk di pegunungan dapat dengan mudah dilakukan. Kawasan pantai utara Bali, sampai saat ini telah terbukti merupakan suatu kawasan yang sangat kaya dengan peninggalan arkeologi dan situs arkeologi yang berasal dari masa prasejarah, klasik, dan Islam. Sebagian besar situs arkeologi di kawasan utara Bali berada di kawasan pantai. Pemilihan kawasan pantai mengindikasikan adanya pemukiman dengan berbagai aktivitas manusia pendukungnya yang sangat berperan dalam persentuhan budaya masa lalu.

Penelitian terhadap daerah pantai utara Bali sudah dimulai sejak tahun 1954, di mana Goris telah melakukan penelitian terhadap prasasti Bali Kuno yang ada di Buleleng dan daerah lainnya di Bali. Dari pembacaan prasasti yang dilakukan oleh Goris cukup banyak ditemukan data berkaitan dengan pelabuhan kuno yang berada di pantai utara Bali. Beberapa prasasti yang berkaitan dengan pelabuhan di pantai utara Bali adalah:

---

\* Balai Arkeologi Bali, Jalan Raya Sesetan No 80 Denpasar, niluh\_sudra@yahoo.co.id

\*\* Balai Arkeologi Bali, Jalan Raya Sesetan No 80 Denpasar, putuekajulia@gmail.com

1. Prasasti Bebetin AI, berangka tahun 818 Śaka (896 Masehi), tidak menyebutkan nama raja. Isi prasasti antara lain menyebutkan nama Desa Banwa Bharu dan batas-batasnya. Dari deskripsinya dapat diketahui bahwa desa tersebut berlokasi di tepi pantai dengan batas sebelah baratnya Sungai Batang. Kata “batang” atau “watang” dalam bahasa Bali artinya “bangkai” atau “mayat” (Mardiwarsito 1981; Suantika 1998:38). Kata “bangkai” berubah menjadi “bangka”, maka yang dimaksud dengan Sungai Batang dalam prasasti adalah Tukad Bangka yang ada di sebelah barat Desa Kubutambahan saat ini. Disebutkan pula dalam prasasti, bahwa jika ada saudagar yang meninggal, sebagian miliknya diserahkan kepada Hyang Api, dan bila ada perahunya pecah, kayu-kayunya harus dijadikan pagar desa. Dengan demikian jelaslah bahwa Desa Banwa Bharu sangat mungkin sama dengan Desa Kubutambahan sekarang (Suantika 1998:39).
2. Prasasti Sembiran AI, dikeluarkan oleh Raja Ugrasena pada tahun 844 Śaka (922 Masehi). Isinya adalah tentang batas-batas Desa Julah di mana batas utaranya adalah laut. Juga menyebutkan tentang *taban karanj*, yaitu apabila ada perahu, *lancij*, *jukun*, *talaka* yang diketahui oleh masyarakat di sana, hendaknya dijadikan persembahan dan dilaporkan kepada raja. Dari prasasti ini diketahui bahwa ada lokasi pelabuhan yang cukup besar sehingga berbagai jenis perahu dapat berlabuh disana. Ada kemungkinan lokasi ini merupakan pelabuhan kerajaan, karena kejadian yang berkaitan dengan *taban karanj* harus dilaporkan kepada raja (Suantika 1998:39).
3. Prasasti Sembiran AII, tahun 897 Śaka (975 Masehi) dikeluarkan oleh Raja Śrī Janasadhu Warmadewa, menyebutkan nama-nama desa di sekitar Julah. Di samping Desa Julah ada beberapa desa lain seperti Desa Indrapura, Bwundalem (Bondalem) dan Hiliran (Tejakula) yang letaknya di sebelah timur Desa Julah. Dengan identifikasi desa-desa di sekitar Julah ini dapat diketahui posisi Julah yang dimaksud dalam prasasti.
4. Prasasti No. 409 Sembiran AIV, berangka tahun 987 Śaka (1065 Masehi) yang dikeluarkan oleh Raja Anak Wuṅśu. Dalam prasasti itu disebutkan bahwa jika ada saudagar dari seberang laut datang dengan perahu kecil dan besar di Manasa, penduduk desa diperkenankan untuk membantu. Dikenakan biaya merapat sebesar 1 *masaka* dan harganya dlebihkan bagi orang terkemuka. Tidak dikenakan biaya pengawasan dan tidak ada pemaksaan jika mereka

menunjukkan surat perintah membayar biaya pelabuhan yang ditulis oleh paduka raja (Bagus 2010:146).

5. Prasasti No. 703 Kintamani D yang berangka tahun 1122 Śaka (1200 Masehi) yang dikeluarkan oleh Raja Ekajaya Lañcana dan Arjaya Deñ Jaya Ketana menyebutkan tentang masyarakat Cintamani yang diperbolehkan untuk melakukan perdagangan kapas ke Desa Les, Pemiñgir, Hiliran, Buhun Dalam, Julah, Purwasiddi, Indrapura, Bulian, dan Manasa tidak akan ditegur oleh pemimpin yang menguasai perdagangan kapas, karena diperbolehkan dari dulu. Prasasti Kintamani D memberikan informasi bahwa kapas adalah komoditi yang diperdagangkan oleh masyarakat di daerah pegunungan, Kintamani. Kapas ini kemungkinan sudah diperdagangkan ke daerah lain, karena dikirim ke Julah dan Manasa yang merupakan desa di pinggir pantai yang memiliki pelabuhan atau dermaga yang besar.

Berpijak pada data tertulis prasasti Bebetin AI (818 Śaka) dapat diketahui adanya sebuah desa kuno yang dikenal dengan Banwa Bharu yang memiliki pelabuhan laut. Diperkirakan bahwa Banwa Bharu adalah Desa Kubutambahan sekarang, sehingga pemukiman dan aktivitas pernah terjadi di sekitarnya. Dalam prasasti Sembiran AI dan Sembiran AII yang berkaitan dengan Desa Julah dan desa-desa lainnya yang ada di tepi pantai. Begitu pula dalam Prasasti Sembiran A IV yang menyebutkan tentang Desa Manasa, bahwa Manasa telah dikunjungi oleh saudagar dari seberang menunjukkan dengan jelas bahwa Manasa adalah sebuah pelabuhan yang cukup ramai pada masa itu.

Prasasti Kintamani E, memberikan keterangan bahwa hubungan masyarakat pantai dengan masyarakat pegunungan tetap terjalin karena saling membutuhkan. Hal ini terlihat dari adanya saudagar dari desa-desa di tepi danau Batur berjualan ke desa-desa tepi pantai. Disebutkan pula bahwa Desa Julah pada masa lampau dikepalai oleh seorang *ser pasar* dan banyak saudagar (*banigrama* dan *banigrami*) yang berdomisili di Desa Julah. Hal ini dapat dijadikan acuan Julah adalah pusat perdagangan pada masa Bali Kuno. Kegiatan perdagangan yang dimaksud adalah perdagangan lokal, yaitu aktivitas perdagangan yang dilakukan oleh kelompok masyarakat di sekitar Julah atau pantai utara Bali. Akan tetapi tidak tertutup kemungkinan adanya aktivitas perdagangan dengan kelompok masyarakat luar Julah sebagaimana disebutkan di dalam Prasasti Sembiran AI.

Berdasarkan latar belakang tersebut, adapun rumusan masalah pada penelitian ini yaitu bagaimana jejak pelabuhan kuno di pantai utara Bali berdasarkan data prasasti dan ekskavasi. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori pertukaran. Dalam tingkat masyarakat yang paling sederhana pun, pertukaran sudah terjadi. Polanyi dan Holder menyatakan bahwa terdapat tiga kategori dalam pertukaran primitif yaitu pertukaran *resiprokal* yaitu kewajiban memberi dan menerima di antara individu yang berbeda hubungan sosialnya. Selanjutnya adalah pertukaran *redistribusi* yaitu kewajiban membayarkan barang dan jasa kepada pemuka masyarakat (misalnya raja, kepala, pendeta), dan yang terakhir adalah pertukaran pasar tradisional di mana para pelaku tidak memiliki ikatan sosial tertentu yang mewajibkan mereka untuk melakukan pertukaran dan dimungkinkan adanya tawar-menawar di dalamnya (Suarbhawa 2010:221). Dalam penelitian ini data diperoleh melalui sumber sekunder. Data dikumpulkan melalui studi pustaka berupa jurnal, laporan penelitian dan buku. Data dianalisis dengan tiga tahapan yakni reduksi data, penyajian data, dan menarik kesimpulan.

## Hasil dan Pembahasan

### 1. Situs-situs Sepanjang Pantai Utara Bali

Keterangan dari prasasti-prasasti Bali Kuno di atas memberikan informasi bahwa pantai utara Bali memiliki nilai penting dalam aktivitas perdagangan dan migrasi. Melalui penelitian arkeologi yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Bali, beberapa buah desa yang disebutkan dalam prasasti hingga saat ini masih dapat diidentifikasi keberadaannya. Desa-desanya tersebut berada di daerah pesisir utara Bali.

Situs-situs tersebut adalah

#### a. Situs Gilimanuk

Situs arkeologi Gilimanuk adalah sebuah situs yang dikenal sebagai situs nekropolis yang terletak di teluk Gilimanuk, Desa Gilimanuk, Kecamatan Melaya, Kabupaten Jembrana. Situs ini ditemukan oleh R.P. Soejono pada tahun 1962 dan sampai saat ini masih terus diteliti. Dari kegiatan penelitian berupa survei dan ekskavasi telah berhasil diperoleh ratusan individu rangka manusia, dalam kubur yang teratur, disertai berbagai bekal kubur seperti periuk polos dan hias, piring, kendi serta

pecahan tembikar dalam jumlah ribuan. Benda-benda logam seperti tajak, kapak, gelang, anting-anting dan benda-benda lainnya yang terbuat dari perunggu. Berbagai bentuk manik-manik, cangkang kerang sebagai sisa makanan, serta beberapa alat mata pencaharian seperti pancing dan bandul jaring (Suantika 1996:72).

b. Situs Arkeologi Pulau Menjangan

Situs arkeologi Pulau Menjangan termasuk dalam wilayah Kecamatan Gerogak, Kabupaten Buleleng. Situs ini diteliti oleh Balai Arkeologi Bali pada tahun 1986 dan berhasil menemukan goa-goa kecil yang di dalamnya terlihat adanya sisa-sisa kehidupan seperti ditemukannya cangkang-cangkang kerang yang diperkirakan sebagai sisa makanan dan pecahan tembikar (Suantika 1996:73).

c. Situs Arkeologi Pulaki

Pantai Pulaki dan sekitarnya yang berada di wilayah Kecamatan Gerogak, Kabupaten Buleleng. Tinggalan arkeologi berupa kubur purba di dekat Pura Sakenan, kubur ini disertai dengan bekal kubur berupa tembikar dan benda-benda berbahan tanah liat sebagaimana yang ditemukan di Situs Gilimanuk. Pada tahun 1995 telah pula ditemukan beberapa buah keramik yang terdiri dari piring, mangkok, guci, dan cepuk dalam sebuah bokor tembaga di Desa Sumberkima. Di Desa Banyupoh telah ditemukan pula sebuah miniatur candi yang terbuat dari batu padas dan bentuknya menyerupai Candi Tebing Gunung Kawi (Suantika 1996:73).

d. Situs Arkeologi Kalanganyar

Situs ini terletak di Dusun Kalanganyar, Desa Banjarasem, Kecamatan Seririt, Kabupaten Buleleng. Beberapa tahapan penelitian yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Denpasar (Bali) berhasil menemukan kubur tanpa wadah dan dengan wadah sarkopagus. Pada kubur tanpa wadah telah ditemukan bekal kubur seperti benda-benda dari perunggu dalam bentuk tajak, gelang, ikat pinggang, tembikar berbentuk periuk dan manik-manik. Diperkirakan situs Kalanganyar sezaman dengan Situs Gilimanuk (Purusa dalam Suantika 1996:74).

e. Situs Kalibukbuk

Situs Kalibukbuk berada di wilayah Desa Kalibukbuk, Kecamatan Buleleng, Kabupaten Buleleng. Situs Kalibukbuk ini diawali dengan ditemukannya beberapa buah stūpika di halaman Hotel Angsoka pada tahun 1991. Ratusan stūpika dalam bentuk utuh dan berbagai ukuran, beberapa buah materai tanah liat dengan tulisan mantra Buddha dan tiga buah relief Buddha berbahan tanah liat merupakan hasil penelitian pada tahun ini. Temuan arkeologi yang bersifat Buddha ini diperkirakan sezaman dengan materai tanah liat yang ditemukan di Desa Bedulu dan Desa Pejeng di Kabupaten Gianyar. Selanjutnya pada tahun 1993 ditemukan kembali beberapa buah stūpika di sebuah sumur tua, observasi terhadap sumur ini memberikan kecurigaan karena dinding bagian dalam sumur tersebut menyerupai dengan apa yang kita kenal sebagai bata tipe Majapahit. Setahun kemudian dilakukan ekskavasi yang berhasil menemukan puluhan stūpika dan bata tersebut adalah bagian dari dasar dari sebuah bangunan stūpa (Suantika 1996:74).

Pantai Utara Bali memiliki keistimewaan dibandingkan dengan kawasan pantai Selatan Bali, terutama dari segi arkeologi. Data arkeologi membuktikan bahwa sejak zaman prasejarah wilayah pantai utara Bali telah menjadi pilihan sebagai lokasi pemukiman dan melaksanakan berbagai aktivitas. Situs arkeologi sepanjang utara Bali memiliki lokasi yang hampir sama yaitu berada di muara-muara sungai, dekat dengan pantai dan dekat pula dengan hutan. Lokasi ini dianggap sesuai untuk tempat bermukim karena menyediakan keperluan sehari-hari, seperti tersedianya air tawar, sumber kekayaan laut dan darat yang dapat mencukupi kebutuhan makanan mereka.

2. Situs Pelabuhan Julah dan Manasa

Julah dan Manasa beberapa kali kita temukan dalam prasasti-prasasti Bali Kuno. Kedua desa ini disebut-sebut sebagai pusat dari kegiatan perdagangan, sebuah dermaga besar telah ada di kedua desa yang dikunjungi oleh banyak saudagar dan mendapat perhatian khusus dari penguasa saat itu.

Saat ini Julah adalah sebuah Desa yang berada di wilayah Kecamatan Tejakula. Balai arkeologi telah melakukan penelitian di Desa Julah, tepatnya di tepi pantai Julah pada tahun 2009. Pantai Julah terletak di Desa Adat Julah, Kecamatan Tejakula, Kabupaten Buleleng. Secara koordinat berada pada 08° 06'21.7" LS dan

115°18'02.1" BT dengan ketinggian 4 meter di atas permukaan laut. Hasil ekskavasi yang dilakukan di Segara Julah adalah berupa pecahan tembikar, gacuk, pecahan keramik Cina, struktur batu dan tulang binatang (Anonim 2009:8)

Tembikar yang ditemukan berupa pecahan yang berasal dari bentuk periuk dan pasu. Tembikar yang ditemukan berwarna merah tua, merah dan coklat kemerah-merahan. Temper dari tembikar berupa pasir dan kwarsa. Temuan lainnya adalah gacuk yang temukan sebanyak satu buah berbahan tanah liat yang dibakar, berbentuk bulat pipih, warnanya coklat tua kemerah-merahan, tempernya berupa pasir bercampur kwarsa, keramik Cina dan Vietnam. Keramik yang ditemukan sebagian besar berupa pecahan. Keramik Cina berwarna biru-putih, coklat, coklat muda, coklat keabu-abuan, dan abu-abu kehijauan. Pecahan keramik Cina diduga berasal dari Dinasti Ming (abad XIII-XVI). Wadah yang diwakili dari temuan keramik ini adalah pasu dan mangkuk yang digunakan dalam keperluan sehari-hari. Keramik dari Vietnam ditemukan sejumlah 3 buah yang juga merupakan pecahan bagian badan, diperkirakan berasal dari abad XIV-XVI Masehi. Struktur juga ditemukan dalam penelitian ini, ditemukan pada kotak ekskavasi berbahan batu kali (andesit) yang memanjang dari utara ke selatan. Struktur batu ini belum dapat diidentifikasi dengan baik, namun kuat dugaan bahwa struktur ini adalah bagian dari pelabuhan Julah Kuno

Selain data prasasti dan temuan hasil ekskavasi, adanya informasi dari masyarakat tentang pantai Julah memperkuat dugaan tentang keberadaan pelabuhan Julah Kuno. Informasi masyarakat bahwa istana raja dibangun di sebelah selatan dari pantai Julah, jaraknya kurang lebih 1 Km. Saat ini istana raja yg dimaksud adalah sebuah pura yang disebut sebagai Pura Bale Agung di mana prasasti Julah-Sembiran tersimpan. Ciri-ciri yang menunjukkan bahwa dahulunya Pura Bale Agung ini adalah istana raja yaitu halaman *jeroan* (halaman utama) dibagi menjadi dua, yaitu Puri Kawanan (puri sebelah barat) dan Puri Kanginan (puri sebelah timur), pintu masuk atau gapura menunjukkan ciri rumah tinggal. Istana memiliki sebuah taman bernama Taman Suci Dharma Kuta, terletak dekat pantai Julah. Informasi selanjutnya adalah bahwa Segara Julah kurang lebih 50 tahun yang lalu adalah sebuah pelabuhan atau pabean yang cukup dikenal oleh saudagar-saudagar dari luar Bali seperti Madura, Sulawesi, dan Lombok (Bagus 2010:151).

Selain Desa Julah sebagai dermaga, Desa Manasa juga disebut sebagai sebuah dermaga besar. Kata ‘manasa’ tersurat dalam prasasti No. 353 Sawan/Baila A1 yang berangka tahun 945 Śaka (1023 Masehi) yang dikeluarkan oleh Raja Marakata. Isi prasasti sebagai berikut .... *tan tibana pinta pamli, buncang haji, tkap ning para nayakan ri manasa* ..... (Goris 1954:103). Artinya: “tidak dikenakan pajak jual beli, kerja rodi, oleh para pemimpin di Manasa“. Selain itu prasasti No. 409 Sembiran AIV bertahun 987 Śaka (1065 Masehi) yang dikeluarkan oleh Raja Anak Wungsu juga menyebutkan ‘manasa’ sebagai tempat berlabuhnya kapal, perahu, dan sampan. Saat ini di pantai utara Bali tidak terdapat dermaga atau pelabuhan dengan nama Manasa, yang ada adalah nama sebuah desa yaitu Desa Manasa yang letaknya tidak jauh dari sebuah pelabuhan besar yaitu Pelabuhan Sangsit. Pelabuhan Sangsit merupakan salah satu pabean (pelabuhan) yang ada di pantai utara Bali tepatnya di Desa Sangsit, Kecamatan Sawan, Kabupaten Buleleng.

Penelitian yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Bali di Pelabuhan Sangsit pada tahun 1996 dan 1998 menghasilkan data yang sangat menunjang penelitian tentang keberadaan pelabuhan kuno. Dari ekskavasi yang telah dilakukan oleh Balai Arkeologi Bali di daerah Sangsit, ditemukan tinggalan arkeologi berupa struktur yang terbuat dari bata yang belum dibakar, fragmen tembikar, fragmen keramik, uang kepeng, besi dan fragmen tulang mamalia (Anonim 1998). Struktur yang ditemukan diperkirakan merupakan struktur sebuah benteng dan tembok keliling. Temuan struktur di Pabean Sangsit diperkirakan merupakan bagian dari benteng, sebagaimana yang disebutkan dalam prasasti Prasasti Bulian A, tentang adanya “kuta” di Manasa (Bagus 2009:37).

Pecahan tembikar yang ditemukan sebagian besar merupakan tembikar polos. Tembikar tersebut diklasifikasikan berdasarkan bentuk sesuai bagian-bagian dari suatu wadah yaitu tepian, leher, badan, karinasi, dan dasar. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, didapatkan beberapa bentuk wadah seperti piring, mangkuk, cepuk, dan guci. Dari ciri-ciri yang diamati keramik tersebut merupakan keramik Cina dari Dinasti Song (X-XII Masehi) dan Dinasti Ming (XIV-XVII Masehi). Hal ini menunjukkan bahwa sudah ada kontak antara Bali dengan dunia luar melalui jalur laut. Pada masa lalu, Desa Manasa mungkin menjadi pusat pemerintahan desa yang mewilayahi hingga ke Pelabuhan Sangsit sekarang.

Selain temuan pecahan tembikar, temuan yang cukup menarik yang berhasil ditemukan dalam kegiatan ekskavasi di Pelabuhan Sangsit adalah ditemukannya uang kepeng. Kronologi keramik dan uang kepeng Tiongkok yang berasal dari abad X-XIV Masehi tidak jauh berbeda dengan tahun prasasti Bali Kuno, seperti Prasasti Bila AI tahun 1023 Masehi. Prasasti Sembiran AIV tahun 1065 Masehi dan prasasti Kintamani E tahun 1200 Masehi yang menyebutkan adanya pelabuhan di Manasa dan dikunjungi oleh saudagar dari dalam maupun luar Bali. Dari beberapa temuan hasil ekskavasi tersebut, dapat diduga bahwa Pelabuhan Sangsit saat ini merupakan pelabuhan Manasa Kuno sebagaimana disebutkan dalam beberapa prasasti.

### **Penelitian Mutakhir di Pantai Utara Bali**

Selain penelitian yang telah dilakukan oleh Balai Arkeologi Bali berdasarkan data prasasti Bali Kuno yang dilakukan di Julah dan Sangsit untuk mencari pelabuhan kuno yang dimaksud dalam prasasti, kegiatan penelitian lainnya yang dilakukan telah dilakukan di daerah Sembiran dan Pacung jauh sebelumnya. Sembiran dan Pacung adalah dua desa yang terletak saling berdekatan yang terletak di pantai utara Bali, Kecamatan Tejakula, Kabupaten Buleleng. Sembiran dan Pacung terletak 1 Km dari Desa Julah saat ini (Anonim 1995:6).

Penelitian oleh Wayan Ardika dan Peter Bellwood di Sembiran dan Pacung pada tahun 1987-1989 dan 1990-2008 di Sembiran dan Pacung Buleleng menghasilkan temuan yang semakin memperkuat dugaan kontak Bali dengan dunia luar, khususnya India. Ekskavasi yang dilakukan berhasil menemukan fragmen tembikar hias rolet (*rouletted ware*) yang berasal dari India (Ardika & Bellwood 1991:223). Pecahan tembikar rolet yang ditemukan di Sembiran dan Pacung bervariasi dalam hal warna dan bentuk hias roletnya. Motif segitiga, diamon, titik, dan motif *wedges* merupakan tembikar Arikamedu dan ditemukan pula di situs lain di India dan Sri Lanka seperti Asatanikota, Salihundam dan Anuradhapura (Ardika & Bellwood 1991:223). Analisis difraksi sinar X (*X ray diffraction analysis*) yang telah dilakukan menemukan bahwa komposisi pecahan tembikar rolet yang ditemukan di Sembiran sangat berbeda dari sampel tanah dari Situs Sembiran dan tembikar lokal (Ardika & Bellwood 199:224). Berdasarkan pertanggalan *AMS radiocarbon*, salah satu pecahan tembikar impor dengan temper sekam padi berasal dari 2660 tahun yang lalu (Ardika & Bellwood

1991:235). Tembikar lokal yang ditemukan di Sembiran mirip dengan tembikar yang ditemukan di Situs Gilimanuk. Berdasarkan analisis difraksi sinar X, menghasilkan bahwa tembikar Sembiran dan Gilimanuk tersusun atas mineral temper yang sama. Artefak lainnya yaitu manik-manik. Sebagian besar manik-manik berwarna merah atau coklat kemerahan gelap atau biasa disebut *mutisalah*. Secara umum, nampak sangat mirip dengan yang ditemukan di Khuan Lukpad, Thailand Selatan (Ardika & Bellwood 1991:220). Tipe manik-manik mutisalah juga ditemukan dalam jumlah banyak di Situs Gilimanuk.

Indonesia terkenal sebagai daerah penghasil rempah-rempah. Miller (1969:51) menuliskan daftar rempah-rempah yang disebutkan dalam teks klasik yang diduga berasal Asia Tenggara pada masa Kekaisaran Romawi, seperti cengkeh, kayu manis, dan cendana. Semua bukti tersebut mengacu pada kesimpulan bahwa selama awal masehi, Bali mungkin terletak pada lalu lintas perdagangan utama yang mengirim rempah-rempah, kayu harum, dari Maluku dan Nusatenggara ke pelabuhan di Indonesia bagian barat. Pelabuhan tersebut termasuk Sembiran, barangkali dikunjungi oleh baik oleh saudagar dari India maupun Indonesia.

Ardika (2008:155) menyatakan semua bukti mengindikasikan Sembiran dan wilayah di sekitarnya mungkin merupakan sebuah pelabuhan kuno di pesisir timur laut Bali pada awal masehi hingga abad XII. Sembiran mungkin berlokasi pada jalur perdagangan antara Indonesia bagian barat dan timur. Belum diketahui mengapa situs ini tidak difungsikan lagi sebagai pelabuhan setelah abad XII.

Penelitian lainnya dilakukan di Pacung dan Sembiran oleh Dr. Ambra Calo dari Australian National University dan Dr. Bagyo Prasetyo dari Pusat Arkeologi Nasional pada tahun 2012-2013, sebagaimana tulis dalam artikel berjudul “Pantai Utara Bali: Lokasi Strategis Jaringan Perdagangan Awal di Kawasan Asia“, penelitian ini memberikan bukti yang meneguhkan dugaan bahwa Sembiran dan Pacung menjadi kawasan yang cukup ramai sebagai tempat persinggahan dalam jaringan awal perdagangan kawasan Asia. Telah terjadi kontak pertama sekitar 2.100 tahun yang lalu antara India dengan masyarakat di wilayah Asia Tenggara.\*\*\*

Pemilihan Sembiran dan Pacung dalam penelitian mereka adalah adanya 20 lempeng prasasti dari tahun 922-1121 Masehi pernah ditemukan di tempat ini, kemudian pada tahun 1965 prasasti tersebut dipindahkan ke Desa Julah dan

---

\*\*\* [http://setjen.kemdikbud.go.id/arkenas/contents/read/article/dntvfs\\_1421654726/pantai-utara-bali-lokasi-strategis-jaringan-perdagangan-awal-di-kawasan-asia](http://setjen.kemdikbud.go.id/arkenas/contents/read/article/dntvfs_1421654726/pantai-utara-bali-lokasi-strategis-jaringan-perdagangan-awal-di-kawasan-asia).

Sembiran, masing-masing 10 buah. Julah saat ini merupakan sebuah desa yang letaknya 1 km dari Sembiran. Berdasarkan prasasti tersebut terungkap kehidupan masyarakat yang berlangsung di Julah. Julah dan sekitarnya pernah terlibat dalam perdagangan maritim pada awal abad X-XII. Secara geografis, Sembiran dan Pacung merupakan bagian dari Julah Kuno jika dilihat dari prasasti yang ada.

Hasil penelitian tim gabungan ini adalah di Sembiran pada tahun 2012 dan 2013 menghasilkan konsentrasi tembikar India dan cetakan perunggu produk lokal dan deretan dinding batu yang diisi dengan pecahan tembikar yang dilepa dengan bahan dari koral. Ekskavasi yang dilakukan di Pacung pada tahun 2012 menghasilkan data berupa kubur delapan individu manusia. Hasil ekskavasi ini membantu dalam mengisi kekosongan bukti-bukti jaringan perdagangan di pelabuhan kuno pantai utara Bali. Temuan berupa tembikar *romano rouletted* pada lapisan kubur di Pacung sama dengan tembikar yang ditemukan pada situs pelabuhan Arikamedu di pantai tenggara India. Kubur yang di temukan di Pacung dibekali dengan manik-manik kaca dan artefak perunggu yang berasal dari Vietnam. Hubungan dengan Vietnam telah berlangsung pada akhir abad II Sebelum Masehi-I Masehi yang ditunjukkan oleh adanya pengaruh Dinasti Han (Tiongkok) pada tembikar dengan teknik tatap dan tekan jala gaya Han, yang sama dengan tembikar gaya Han dari Vietnam utara dan selatan. Tembikar Sembiran gaya Han ditemukan berasosiasi dengan tipe lain kemungkinan berasal dari daratan Asia

Selain sejumlah fragmen tembikar di kedua situs tersebut, ditemukan pula manik-manik, kaca dan gelang perunggu dalam konteks dengan penguburan. Hasil analisis komposisi data manik-manik kaca dan gelang perunggu menunjukkan erat kaitannya dengan Vietnam atau setidaknya dari suatu tempat di daratan Asia Tenggara, India, atau Romawi. Bukti tentang produk lokal pencetakan perunggu juga ditemukan di Sembiran, berupa cetakan dari bahan batuan tufa vulkanik. Satu buah serupa dengan cetakan nekara Pejeng dan sebuah lagi dengan cetakan kapak perunggu dengan tipe corong

Hasil penelitian yang telah dilakukan, baik oleh Balai Arkeologi Bali, I Wayan Ardika dan Peter Bellwood, begitu pula penelitian bersama antara Dr. Ambra Calo dan Dr. Bagyo Prasetyo telah menghasilkan data tentang keberadaan masyarakat yang telah bertempat tinggal di sepanjang pantai utara Bali. Data-data artefaktual

hasil ekskavasi memperkuat data prasasti Bali Kuno yang menyebutkan tentang keberadaan pelabuhan kuno Julah dan Manasa.

Sebagaimana teori Polanyi dan Holder yang menyatakan bahwa pertukaran terjadi pada pasar tradisional di mana para pelaku tidak memiliki ikatan sosial tertentu yang mewajibkan mereka untuk melakukan pertukaran dan dimungkinkan adanya tawar-menawar. Dapat dikatakan bahwa kemungkinan besar di pelabuhan ini terjadi pertukaran barang (barang jadi maupun barang baku) yang cukup besar dari daerah luar yang dibuktikan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan data prasasti.

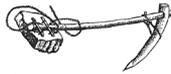
Pelabuhan Julah sebagaimana disebutkan dalam prasasti masih dapat diidentifikasi saat ini sebagai Desa Julah dengan bukti adanya Pura Bale Agung tempat menyimpan prasasti Sembiran. Namun saat ini Julah bukanlah sebuah pelabuhan. Dilihat dari adanya Pura Bale Agung dan penyebutan dalam prasasti, kemungkinan wilayah Julah sebagai wilayah pelabuhan dan pusat kerajaan pada masa Bali Kuno menguasai Manasa (Sangsit saat ini), Sembiran dan Pacung. Pelabuhan yang berkembang saat ini di Kabupaten Buleleng adalah Pelabuhan Sangsit, yang kemungkinan adalah pelabuhan Manasa Kuno. Pelabuhan Sangsit digunakan sebagai tempat bongkar muat ikan dan dibangun Pusat Pendaratan Ikan dengan fasilitas yang cukup lengkap

Selama ini penelitian yang dilakukan di pantai utara Bali dilakukan di daerah yang berdekatan dengan Julah dan Manasa sebagaimana yang disebutkan dalam prasasti. Kegiatan penelitian di daerah lain, seperti yang berdekatan dengan Situs Pulau Menjangan, Situs Pulaki dan Situs Kalanganyar belum pernah dilakukan secara intensif. Situs-situs ini membuka peluang untuk penelitian lebih lanjut berkaitan dengan pelabuhan dan migrasi flora dan fauna.

## **Penutup**

Kawasan pantai Bali Utara memiliki tinggalan budaya masa lampau yang berasal dari masa prasejarah hingga masa klasik. Mengenai pelabuhan kuno di pantai utara Bali, data prasasti memberikan informasi tentang keberadaan pelabuhan Julah dan Manasa. Kegiatan penelitian yang dilakukan hingga saat ini telah memberikan data tentang keberadaan masyarakat yang beraktivitas di sepanjang pantai yaitu di Pantai Julah, Pantai Sangsit, Desa Pacung, dan Desa Sembiran. Dapat dikatakan

bahwa kawasan tersebut adalah kawasan pelabuhan kuno di pantai utara Bali sejak milenium pertama tarikh Masehi hingga saat ini, di mana saat ini Pelabuhan Sangsit menjadi pusat perdagangan antar pulau di pantai utara Bali.



## **Daftar Pustaka**

- Anonim. 1995. Ekskavasi Arkeologi di Situs Sembiran, Kecamatan Tejakula, Kabupaten Buleleng. Denpasar: Balai Arkeologi Denpasar.
- . 1998. Ekskavasi Situs Sangsit, Kecamatan Sawan, Kabupaten Buleleng. Denpasar: Balai Arkeologi Denpasar.
- Anonim. 2009. Penelitian Pelabuhan Kuno di Kecamatan Tejakula, Kabupaten Buleleng. Denpasar: Balai Arkeologi Denpasar.
- Ardika, I Wayan. 2008. "Archaeological Traces of the Early Harbour Town", dalam Brigitta Hauser-Schäublin dan I Wayan Ardika (Eds). *Burials, Texts and Rituals: Ethnoarchaeological Investigations in North Bali, Indonesia*: hlm. 149-155. Göttingen: Universitätsverlag Göttingen.
- Ardika, I Wayan & Peter Bellwood. 1991. "Sembiran: The Beginnings of Indian Contact with Bali", dalam *Antiquity* 65:221-231.
- Bagus, A A Gde. 2009. "Pabean Sangsit Indikasi Pelabuhan Manasa Kuno di Kabupaten Buleleng", dalam *Forum Arkeologi* III:24-42.
- . 2010. "Segara Julah Indikasi Pelabuhan Julah Kuno di Buleleng", dalam *Forum Arkeologi* I:145-162.
- Goris, R. 1954. *Prasasti Bali I*. Bandung: Masa Baru.
- Soejono, R.P. 1962."Preliminary Notes on New-Finds of Lower Palaeolithic Implement from Indonesia", dalam *Asian Perspective* V/2, 1961:217-232.
- Suantika, I Wayan. 1996. "Kawasan Pantai Utara Pulau Bali Makna dan Peranannya Dalam Persentuhan Budaya di Masa Lampau", dalam *Forum Arkeologi* I:71-82.

Suarbhawa, I Gusti Made. 2010. "Perdagangan pada Masa Bali Kuno: Berdasarkan Sumber-Sumber Prasasti", dalam *Forum Arkeologi* 23 (2):215-236.

Sutaba, I Made. 1976. "Megalithic Traditions in Sembiran, North Bali", dalam *Aspects of Indonesian Archaeology* no.4. Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional.

[http://setjen.kemdikbud.go.id/arkenast/contents/read/article/dntvfs\\_1421654726/pantai-utara-bali-lokasi-strategis-jjaringan-perdagangan-awal-di-kawasan-asia](http://setjen.kemdikbud.go.id/arkenast/contents/read/article/dntvfs_1421654726/pantai-utara-bali-lokasi-strategis-jjaringan-perdagangan-awal-di-kawasan-asia)

# MUATAN KAPAL KARAM: JARINGAN PELAYARAN DAN PERDAGANGAN REMPAH

*Naniek Harkantiningasih\**

## **Pendahuluan**

Nawa Cita merupakan Program Pemerintahan Indonesia saat ini, salah satu dari sembilan program itu adalah Poros Maritim Dunia, yang dititikberatkan pada hubungan antarpelabuhan di berbagai kota dan negara, antara lain untuk kemudahan pengangkutan dan distribusi komoditas, yang dihasilkan atau dibutuhkan di suatu wilayah, baik dari dalam maupun luar Nusantara. Wilayah Nusantara, terdiri dari ribuan pulau; posisinya berada di lintasan strategis pertemuan antarsamudera, yaitu India dan Tiongkok Selatan. Kondisi lingkungan yang terdiri dari lautan ini, menyebabkan sebagian dari budaya yang berkembang di kawasan Nusantara berorientasi pada kehidupan maritim dan sebagai bangsa bahari.

Kekayaan ragam sumber daya hayati Nusantara, menjadi daya tarik berbagai bangsa dalam melakukan perjalanan komersial, memasuki perairan Nusantara untuk mendapatkan komoditas dagang, seperti rempah-rempah (*spice route*) dan barang eksotik lainnya (Harkantiningasih 2013a:29-37). Bukti-bukti perjalanan ini tidak hanya ditunjukkan melalui penemuan, baik situs pelabuhan, kota, maupun pusat keagamaan di pesisir, tetapi juga situs kapal-karam (*wreck sites*) beserta muatannya di perairan Nusantara (Flecker 2002; Harkantiningasih 2010; 2014; Krahl *dkk* (ed) 2010; Mathers 1996; Wells 1995; Ridho 1998). Kondisi ini memperkuat program Nawa Cita, ternyata kejayaan poros maritim dunia sebenarnya sudah dikenal sejak

---

\* Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Jl. Raya Condet Pejaten No. 4, Pasar Minggu, Jakarta 12510, naniek\_hw@yahoo.com

masa lampau. Berperannya Nusantara dalam koneksitas jaringan pelayaran dan perdagangan dunia, karena rempah-rempahnya dan barang eksotik lainnya.

Para saudagar mancanegara berdatangan ke wilayah Nusantara mencari komoditi yang dicarinya, terutama rempah-rempah; dalam pelayarannya mereka juga membawa hasil komoditi negara asalnya, untuk diperjualbelikan ataupun sebagai hadiah para penguasa dagang pada masa itu. Setelahnya, mereka membawa barang-barang lainnya asli Nusantara yang diperlukan untuk dibawa kembali ke negaranya.

Paling tidak sejak awal abad Masehi, Nusantara telah menguasai tataniaga rempah; pada masa itu hasil alam ini telah menjadi barang dagangan yang berharga, karena sangat dibutuhkan oleh bangsa-bangsa lain di luar Nusantara. Sejarah menuliskan, tentang rempah-rempah (cengkeh) yang dibawa oleh para pelaut pemberani dari timur dengan menggunakan perahu-perahu sederhana (Tanudirjo 2013:1). Sementara itu, sumber dari Dinasti Han (abad II Sebelum Masehi) menyebutkan, jika para pejabat kerajaan hendak menghadap kaisar, mereka harus mengunyah cengkeh sebagai penyedap bau mulut (Wang 1959 dalam Tanudirjo 2013:1). Sumber-sumber sejarah ini membuktikan bahwa, cengkeh telah diperdagangkan setidaknya sejak awal abad Masehi. Perdagangan ini menjadi semakin marak ketika kerajaan besar seperti Śrīwijaya, Matarām Kuno, dan Majapahit terlibat dalam perdagangan internasional terutama dengan India dan Tiongkok (Tanudirjo 2013:2). Terlebih setelah kedatangan Bangsa Eropa ke Nusantara, tataniaga rempah semakin jaya (Harkantiningasih 2010:2-5)

Nusantara sebagai sumber rempah-rempah, telah terkait dengan jaringan pelayaran dan perdagangan ini. Munculnya pusat-pusat kemaharajaan dan keagamaan di Sumatera dan Jawa pada abad VI-VII, menandai puncak lancarnya perniagaan rempah-rempah jarak jauh, baik antara India, Timur Tengah, Tiongkok, maupun Eropa. Aktivitas ini melanjut hingga terbentuknya kerajaan Islam dan datangnya komunitas asing ke Nusantara, untuk mencari komoditi itu yang sangat diminati oleh bangsa Asia dan Eropa. Keberadaan komunitas, baik lokal maupun asing, berdampak pula pada variabilitas komoditas yang mereka bawa dari tempat asalnya, demikian pula, komoditi lokal yang dibawanya. Kapal karam dan muatannya menjadi salah satu bukti otentik untuk peristiwa pelayaran dan perdagangan ini, sehingga dapat dianggap sebagai cikal bakal *poros maritim dunia*.

Perairan Nusantara merupakan salah satu jalur pelayaran internasional ataupun nasional, sekaligus pusat perniagaan rempah-rempah, baik Nusantara bagian barat

maupun timur. *Nusantara bagian barat*: menjadi salah satu jalur pelayaran global, karena pusat perdagangan lada terutama di Banten dan Sumatera Selatan. Sementara itu, *Nusantara bagian timur*: menjadi salah satu jalur pelayaran global, karena pusat perdagangan pala, cengkeh, dan kayu manis, terutama Ternate dan Banda. Jaringan ini berdampak munculnya bandar-bandar besar sebagai pelabuhan utama niaga, yang saling terkoneksi satu dengan yang lain (Wibisono 1997). Dapat dikatakan, bahwa ke dua wilayah ini mewakili gambaran tentang perniagaan rempah-rempah. Para saudagar membawa berbagai barang dagangannya untuk ditukarkan dengan rempah-rempah dan barang eksotik lainnya (Volker 1954; Groeneveldt 1960).

Keberadaan kapal karam dan muatannya di perairan Nusantara, menjadikan pertanyaan: mengapa dan bagaimana banyak kapal karam yang ditemukan di perairan Nusantara? Bagaimana pola hubungan dan variabilitas muatannya? Kapan terjadi jaringan pelayaran dan perdagangan tersebut? Apa hubungannya dengan tataniaga rempah-rempah? Pertanyaan-pertanyaan itu akan dicoba diperoleh jawabannya melalui pembahasan ini. Pola persebaran kapal karam dan identifikasi muatannya, diharapkan dapat melengkapi sejarah pelayaran dan perdagangan rempah, Selain itu, hasil pembahasannya ini, dapat memperjelas dan mempermudah *ingatan kembali (melawan lupa)* pernah berperannya Nusantara dalam tataniaga rempah dan dapat menghidupkan kembali tataniaga tersebut, sehingga melancarkan program *Poros Maritim Dunia*.

Untuk memperoleh hasil yang diharapkan, maka tujuan penulisan ini ialah: 1. menggambarkan Nusantara pada fase terlibat dalam jalur pelayaran dan perdagangan global; 2. mengetahui variabilitas barang-barang komoditi yang diperdagangkan terkait dengan komoditi rempah, serta kronologi dan asalnya; dan 3. memperoleh informasi kapal karam kaitannya dengan jaringan pelayaran dan perdagangan rempah. Studi jaringan ini tidak cukup dilakukan hanya pada sebuah kapal karam, tetapi lebih cenderung melakukan perbandingan antarkapal karam yang memuat kaitannya dengan komoditas rempah. Penulisan ini merupakan bagian dari upaya menginformasikan hasil rekonstruksi aktivitas kemaritiman yang memfokuskan perhatian pada peninggalan bawah air, melalui analisis terhadap muatan kapal karam. Paling tidak pembuktian ini dapat ditelusuri melalui penelitian arkeologi.

Metode analisis kualitatif, analisis konteks, dan pola persebaran serta persamaan muatan kapal karam, dilakukan untuk menjawab permasalahan. Metode itu digunakan dalam pengolahan data, terutama keramik dan barang lokal yang

terkait dengan rempah. Juga studi pustaka yang dititikberatkan pada berita sejarah pelayaran dan acuan untuk barang-barang sejenis dengan barang komoditi yang dimuat dalam kapal karam. Data yang digunakan dalam penulisan, adalah muatan kapal karam terutama keramik Cina dan barang komoditas dari Nusantara, dalam hal ini yang dianggap terkait dengan rempah.

### **Muatan Kapal Karam**

Salah satu muatan kapal karam adalah keramik, komoditi ini berasal dari luar Nusantara, karena itu menjadi bukti otentik adanya proses pendistribusian dari produsen keramik ke konsumennya, yaitu Nusantara. Keramik dapat dipastikan sebagai salah satu barang komoditi yang diperjualbelikan, karena jumlahnya cukup banyak. baik kuantitas maupun kualitasnya; sebagian besar keramik berasal dari Tiongkok. Melalui pola persebaran kualitatif dan kronologi keramik, kita dapat mengetahui darimana dan kapan tataniaga itu berlangsung serta jaringan produsen dengan antarkonsumen dan antarkomoditas itu terjadi.



**Pipisan dan gandik; lumpang dan penumbuk (dok: pribadi)**

Sementara itu, komoditi yang diduga asli Nusantara dan juga menjadi muatan kapal karam, adalah pipisan dan batu gandiknya, lumpang batu dan penumbuknya, serta kemiri. Dalam skripsinya Eriawati menjelaskan, pipisan digunakan sebagai alat penghalus atau pelumat bahan ramuan, dibuat dari batu andesit (1989:96). Alat ini terdiri dari dua, yaitu pipisan dan gandik. Pipisan tempat ramuan yang akan dihaluskan; apabila alat ini sering digunakan, maka bagian permukaannya akan aus atau cekung, sedangkan gandik alat pelumatnya yang digerakkan dengan tangan kirikan untuk menggilas. Sementara itu, lumpang dan alat penumbuknya, terbuat dari batu, terdiri dari dua bagian, lumpang bagian wadah bulat cekung dibagian tengah dan alat penumbuknya, bentuk silindris. Pipisan dan lumpang biasanya digunakan

untuk menghancurkan rempah-rempah, bumbu, atau tumbuh-tumbuhan herbal, misal lada, dan bumbu-bumbu lainnya.

Keberadaan komoditas lokal tersebut, memperkuat bukti adanya “barter” antarkomoditas yang dibutuhkan. Dapat dikatakan dari asal komoditas tersebut, kini kita tidak hanya mengenal jaringan pelayaran dan perdagangan dari berbagai sumber tertulis, tetapi bersamaan dengan keberadaan komoditas luar dan dalam Nusantara, kita menemukan bukti-bukti yang meyakinkan untuk lebih memperjelas gambaran tentang jaringan pelayaran dan perdagangan yang berlangsung di Nusantara, antara lain bukti adanya tataniaga rempah.

**1. Kargo Belitung (Tang)**, kapal karam dan muatannya tertua ditemukan di perairan Belitung (Selat Gelasa), disebut sebagai Kargo Belitung atau Kargo Batu Hitam. Kargo ini memuat keramik paling banyak, dibandingkan jenis komoditas lainnya, antara lain: *ingot* (timah hitam); cermin perunggu; botol kaca; tembikar; dadu, dan peralatan terbuat dari emas (Krahl *dkk* (ed) 2010; Wibisono 2017). Keramik muatan kargo ini berasal dari Tiongkok Dinasti Tang abad ke IX (825-850); bakaran tungku Changsha, Propinsi Hunan. Kargo ini dapat dianggap memiliki muatan tunggal terbesar dari Dinasti Tang, karena itu, kapal ini juga disebut *Kargo Tang*. Changsha terbanyak dihias dengan teknik sapuan kuas (Krahl, Regina *dkk* (ed), 2010:56-59).



Changsha ware (Sumber: Singapore)

Sapuan glasir hijau muda (*green splash ware*), muncul di antara ribuan temuan keramik. Keramik ini dipastikan asalnya dari tungku Gongxian, Provinsi Henan (Krahl, Regina *dkk* (ed), 2010:65).



**Barang sapuan glasir hijau muda (Sumber: Singapore)**

Pada dinasti ini, juga sudah dikenal barang berglasir biru putih walau dalam jumlah sedikit, selain barang berglasir putih (Krahl, Regina *dkk* (ed) 2010:72-74)



**Barang sapuan glasir biru-putih dan putih (Sumber: Singapore)**

Tempayan berbagai ukuran tampak dalam tumpukan muatan kapal itu, bahkan beberapa menunjukkan cara pengepakan mangkuk yang ribuan jumlahnya, beberapa di antaranya dikemas dalam tempayan tersebut; bukti ini menambah pengetahuan tentang cara pengemasan barang berukuran kecil. Setiap tempayan dapat memuat sekitar 130 buah mangkuk (Krahl, Regina *dkk* (ed) 2010:55) .



**Tempayan dan cara pengemasan mangkuk dalam tempayan (dok. pribadi)**

Sementara itu, muatan kapal karam yang diidentifikasi sebagai barang komoditas yang terkait dengan rempah adalah pipisan dan gandiknya. Jenis ini terbuat dari batu andesit, rata-rata berukuran tinggi 13,5 cm, lebar 22 cm, dan panjang 40 cm; sedangkan gandik berdiameter 5 cm dan panjang 27 cm.

Pipisan dan gandik ini diduga juga berasal dari abad IX (825-850), karena satu konteks dengan barang-barang yang berasal dari Tiongkok Dinasti Tang (Krahl, Regina *dkk* (ed) 2010:229-230). Keberadaan pipisan beserta gandiknya dalam muatan kapal karam, diduga adanya aktivitas pengangkutan komoditas dari Nusantara bersamaan dengan pendistribusian keramik, dalam arti menurunkan komoditas dari luar Nusantara dan menaikkan komoditas dari Nusantara. Jenis ini terkait dengan rempah-rempah; karena pipisan dan gandik digunakan untuk menghaluskan rempah-rempah dan sejenisnya.



**Pipisan dan gandik (dok. repro Krahl, Regina *dkk* (ed))**

Kargo Belitung, merupakan bukti arkeologi yang mengungkap perdagangan langsung antara Samudera Hindia-Laut Tiongkok Selatan, dan Tiongkok dalam milenium pertama, kemudian dalam pelayarannya singgah di Nusantara, karena sesuatu hal karam di perairan Nusantara. Rempah-rempah menjadi salah satu muatannya, karena rempah-rempah bahan organik yang tidak tahan lama, terlebih di dalam air laut, maka bukti rempah-rempah tidak ditemukan dalam kargo ini, kecuali pipisan dan gandiknya sebagai alat yang digunakan untuk menghaluskan rempah-rempah. Kegiatan pelayaran dan perdagangan rempah-rempah semasa dengan keberadaan kronologi keramik dan komoditas lainnya (Krahl, Regina *dkk* (ed), 2010:12-17)

- 2. Kargo Cirebon** ditemukan di perairan Laut Jawa, 90 mil barat laut dari Kota Cirebon, Jawa Barat. Separoh dari Kargo Cirebon ini masih bertahan kendati terendam lebih dari 10 abad. Temuan yang sangat menarik dari kargo ini adalah botol keramik asal Tiongkok yang lasim dijuluki barang Liao. Penemuan ini memastikan tarikh Kargo Cirebon berasal dari periode Lima Dinasti atau awal Song Utara, abad X, terutama dari jenis Yue (Harkantingsih *dkk* 2010:1)



**Vas kuno warl**

Kargo Cirebon sarat dengan muatan barang dagangan keramik, diangkut dari tungku-tungku di Tiongkok. Aneka ragam dan jumlah barang ini ratusan ribu, mengisi sepanjang tubuh kapal, dari haluan sampai buritan. Kargo berlayar ke

selatan menuju Pulau Jawa, tempat dagangan gading, getah aromatik, rempah-rempah, dan tembikar (Wibisono 2017). Dalam kapal itu dimuat juga kristal berukir, barang kaca Timur Tengah, batu mulia, perhiasan emas; juga arca, lampu cuplak, cermin, mata uang. bahkan bahan baku logam seperti lantakan timah dan tembaga (*ingot*) (Harkantiningasih dkk 2010:24-35). Ada pula barang yang digunakan untuk keperluan di kapal; misalnya tungku sepatu dan tembikar dengan tanda jelaga dibagian permukaannya (Wibisono 2005).

Barang-barang keramik, diproduksi di berbagai tungku pembakaran (*kiln*) di Provinsi Zhejiang. Sebagian besar produk masa ini berwarna hijau atau dikenal seladon hijau, dengan tanda di bagian dasar dalam atau dasar luar bercak putih bekas tumpangan dalam proses pembakaran, supaya antarbarang tidak lengket; beberapa di antaranya bertanda *Ta* yang dapat diartikan sebagai “kebesaran”. Kapal ini dapat dianggap sebagai kargo yang memuat barang-barang bermutu tinggi.



Bekas tumpangan di bagian dasar luar-dalam dan Tanda Ta = kebesaran,  
di bagian dasar luar  
(Sumber: pribadi)

Jenis keramik lainnya juga bermutu tinggi, Yue ware Tang akhir asal Song Utara (Harkantiningasih dkk 2010:21)



Keramik Tang Akhir  
(dok. PPS dan Cosmix)

*Muatan Kapal Karam: Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Rempah*

Dalam kargo ini komoditas yang terkait dengan rempah-rempah, yaitu pipisan dan gandiknya. Keberadaan barang ini menunjukkan, bahwa pedagang pendatang juga membeli rempah-rempah dan pipisan dibawahnya untuk kebutuhan memproses rempah-rempah, selain itu juga ditemukan kemiri.



*Muatan pipisan dan gandik (? dalam bentuk lain) serta kemiri  
(dok. pribadi).*

- 3. Kargo Intan,** ditemukan di perairan Laut Jawa tidak jauh dari Kargo Belitung. Dari eksplorasi dapat dikumpulkan berbagai jenis barang muatan kapal karam, yaitu keramik, tembikar, logam, batu, kaca, sisa-sisa organik. Beberapa muatan itu sebagian besar merupakan barang dagangan massal. Keramik berasal dari Tiongkok, barang-barang putih (*White Ware*) dan putih kebiruan (*Qingbai Ware*), antara lain diproduksi di tungku pembakaran Jingdezhen, Propinsi Jiangxi. Dibuat pada awal sampai pertengahan abad X (Flecker 2002; Harkantiningasih 2013b:84-89)



**Keramik Qingbai Ware abad X  
(dok. pribadi)**

Dari kapal ini, banyak ditemukan barang-barang organik yang masih dapat dikenali jenisnya, termasuk kemiri yang merupakan barang komoditas rempah-rempah; taring/gigi binatang; tanduk rusa; kayu cendana; dan tulang; semua ini ciri Nusantara; termasuk pipisan dan gandiknya (Harkantiningasih 2013:93-94).



**Muatan Kargo Intan atas kemiri dan pipisan-gandik; bawah gigi, tanduk rusa, kayu cendana, dan tulang**  
(Sumber: pribadi)

4. **Kargo Pulau Buaya**, di perairan sebelah baratdaya Pulau Lingga, memuat jenis keramik dari Dinasti Song-Yuan, abad XII-XIII (1127-1279). Jenis komoditas dagang ini berasal dari pabriknya di Guangdong dan Fujian. Sebagian lainnya berasal dari tungku Jingdezhen, Provinsi Jiangxi. Atas dasar muatannya, tarikh Kargo Pulau Buaya diperkirakan dari masa Song-Yuan abad XII-XIII.



**Keramik Dinasti Song-Yuan abad XII-XIII**  
(Sumber: repro Ridho dan McKinnon 1998)

Bukti tataniaga rempah-rempah, berupa pipisan dan gandiknya, bagian permukaan pipisan telah aus, bukti adanya penggunaan secara rutin; dari kondisi ini diduga, bahwa pipisan yang dimuat tidak semuanya dalam kondisi baru.



**Pipisan dan gandiknya, permukaan pipisan yang aus karena proses pemakaian (dok.pribadi)**

- 5. Kargo Teluk Sumpat-Heliputan**, ditemukan di perairan Kepulauan Riau. Keramik muatan kapal ini, berasal dari Dinasti Yuan abad XIII-XIV, Dinasti Ming XVI-XVII, dan Dinasti Qing abad XVII akhir, produksi dari berbagai *kiln* (tungku), di Provinsi Zhejiang, Fujian, Jiangxi, dan Guangdong.



**Keramik Dinasti Yuan abad XIII-XIV (dok. pribadi)**



**Keramik Dinasti Ming abad XVI-XVII awal (dok. pribadi)**



**Keramik Dinasti Qing abad XVII-XIX  
(dok. pribadi)**

Sesuai dengan asal dan kronologi, beberapa contoh keramik, dari Dinasti Song-Yuan abad XIII-XIV, berglasir hijau biasa disebut dengan seladon Longquan, dan putih kebiruan biasa disebut Qingbai. Hasil identifikasi kualitatif keramik menunjukkan bahwa sebagian besar keramik yang dimuat dalam kargo ini berasal dari Dinasti Ming dan Qing abad XVI hingga abad XIX. Data kuantitatif menunjukkan, bahwa keramik Yuan tidak banyak, karena itu keramik ini dianggap sebagai barang yang dibawa bersamaan dengan keramik kronologi sesudahnya Ming dan Qing (Harkantiningasih dkk 2014:109-180). Hasil identifikasi kualitatif yang menunjukkan adanya persamaan, kemungkinan muatan ini berasal dari dua kargo yaitu Teluk Sumpat dan Helipuan memiliki kualitatif yang sama.

Pada masa Dinasti Ming-Qing tersebut, tataniaga keramik mencapai puncaknya ke seluruh penjuru dunia, terlebih dengan adanya pengaruh kekuasaan VOC di Nusantara, yang menguasai tataniaga keramik dan rempah-rempah. Selain itu, VOC juga berperan sebagai penyalur tunggal keramik dari negara-negara produsen ke Eropa, melalui perairan Nusantara. Pada waktu itu, perwakilan kekuasaan VOC berpusat di Nagasaki, untuk Jepang; di Zelandia, untuk Taiwan; dan Batavia-Banten-Buton, untuk Indonesia (Blusse 1984). Seluruh tataniaga keramik ini harus melalui perairan laut Indonesia, karena jalur laut ini menghubungkan antara Asia untuk ke Eropa dan Timur Tengah. Oleh karena itu, di wilayah perairan ini banyak terdapat kapal karam.

Kargo menurunkan komoditas yang dibawanya dari negara asal ke pelabuhan-pelabuhan di wilayah Nusantara, sekaligus menaikkan komoditas lokal yang dibutuhkan antara lain rempah dan barang eksotik lainnya. Selain rempah,

diangkut pula barang yang terkait dengan pengolahan rempah, yaitu lumpang batu dan penumbukkan. Dari kargo ini ada perbedaan jenis alat yang terkait dengan rempah, apabila di kargo-kargo lainnya pendukung rempah berupa pipisan dan gandiknya, sedangkan di kargo ini berupa lumpang batu dan penumbuknya. Barang ini menunjukkan, bahwa ada kebutuhan rempah-rempah dan alat penghalusnya yang dimuat dalam kargo tersebut untuk dibawa ke negara asal pembeli.



*Lumpang batu dan penumbuknya*  
(dok. pribadi)

Sebagai data banding, jenis-jenis keramik dan barang komoditi lainnya dalam kapal-kapal itu juga ditemukan dalam penelitian arkeologi di lokasi yang dianggap semasa atau menjadi wilayah kekuasaan Śrīwijaya, sehingga dapat dipastikan bahwa barang-barang tersebut antara lain untuk konsumen Śrīwijaya. Ini menunjukkan bahwa banyak kapal yang berlayar memuat jenis yang sama pada zamannya, tetapi ternyata tidak seluruh kapal sampai ke tempat yang dituju, karena sesuatu hal tenggelam dalam pelayarannya (Harkantiningasih 2013b:82).

Komoditas rempah-rempah memang tidak banyak ditemukan dalam kargo, karena merupakan barang organik yang tidak tahan lama terlebih di air garam; hanya dari Kargo Cirebon dan Intan, bukti komoditas rempah masih dapat ditemukan, kemungkinan keawetan komoditas ini karena masih berkulit dan dikemas dalam tempat yang tahan dari resapan air laut.

## **Penutup**

Selama ini ada anggapan, bahwa jaringan pelayaran dan perdagangan rempah, terutama sejak kedatangan Bangsa Eropa ke wilayah Nusantara, kira-kira abad XVI. Ternyata, dari bukti kronologi dan jenis muatan kapal karam yang ditemukan, jaringan tataniaga rempah telah ada pada abad IX, walau data sejarah menyebutkan, bahwa tataniaga rempah telah ada sejak awal Masehi (Tanudirjo 2013:1-2; Ririmase 2017:1). Ditemukannya kapal karam di perairan Nusantara (Nanhai), yang memuat

berbagai jenis komoditas dari abad IX hingga abad XIX, membuktikan ada proses pengangkutan barang dari negara industri-pusat produksinya, kemudian dibawa ke pelabuhan untuk dikapalkan, selanjutnya kapal itu berlayar menuju ke bandar lainnya. Aktivitas ini, tentunya melalui proses yang rumit dan melampaui rentang geografi yang relatif jauh, ini menandakan perkembangan jaringan pelayaran terutama hubungan langsung antara Tiongkok dengan Nanhai.

Pelayaran dan perdagangan barang-barang keramik dan lainnya menjadi komoditi utama bersamaan dengan rempah-rempah. Namun, karena rempah-rempah merupakan barang organik yang tidak tahan lama, terlebih di air laut maka barang tersebut rusak bahkan hilang, apabila dibandingkan dengan keramik dan barang lainnya yang tahan berabad-abad di dasar laut. Hanya dari Kargo Cirebon dan Intan dapat diidentifikasi kemiri, yang dianggap termasuk dalam rempah; keutuhan kemiri mungkin disebabkan komoditas ini masih dalam keadaan utuh dengan kulitnya yang sangat keras, sehingga sulit rapuh. Sementara itu, data yang sangat menunjang adanya terkaitan dengan jaringan pelayaran dan perdagangan rempah adalah pipisan dan gandiknya serta lumpang dan penumbuknya, kedua jenis ini digunakan untuk menumpuk ataupun menghaluskan rempah-rempah. Para pendatang tentunya belajar dari kondisi lingkungan yang dilihatnya, maka mereka membutuhkan alat tersebut untuk menghaluskan rempah-rempah yang mereka bawa.

Keberadaan kapal karam, membuktikan adanya proses distribusi berbagai jenis komoditi dan alat yang diperlukan guna menunjang komoditi yang mereka bawa, yaitu rempah-rempah. Dari bukti tersebut dan ditunjang potensi Nusantara dalam hal rempah-rempah masih tersedia, maka selayaknya jaringan tataniaga rempah dihidupkan kembali atau mulai ditingkatkan lagi. Program poros maritim dunia sangat ditunjang oleh keberadaaan komoditas Nusantara. Kami menyimpulkan, adanya kegiatan jaringan pelayaran dan perdagangan dilandasi pada kebutuhan. Mekanisme perdagangan didorong oleh kebutuhan akan barang atau bahan baku, yang tidak dapat diperoleh atau dibuat di suatu tempat. Sementara itu, di tempat lain terjadi surplus barang, sehingga terjadilah transaksi. Sifat perdagangan dapat berupa bahan mentah atau barang jadi, yaitu distribusi bahan baku dari tempat asal ke tempat pembuatan; atau distribusi barang dari tempat pembuatan ke tempat pemakainya. Bentuk kegiatan berintikan membuat-menjual membeli-menghabiskan. Dengan demikian dalam sistem perdagangan paling tidak dikenal adanya:perolehan

bahan baku; pembuatan barang; penyebaran barang (*distribution*); dan pemakaian (Harkantiningsih 2013b:1).



**Komoditas cengkeh, pala, kayu manis, lada**  
(dok. pribadi)

**Potensi rempah-rempah Nusantara: cengkeh, pala, kayu manis, lada**  
(dok.pribadi)

Barang eksotik lainnya, kapur barus, damar, cula badak, gading gajah, kayu cendana, dan sagu juga menjadi bagian dari komoditas utama Nusantara yang dicari pada masa itu selain rempah-rempah. Oleh karena itu, perlunya menghidupkan dan merevitalisasi kembali, potensi jalur rempah sebagai peristiwa sejarah dalam konteks masa kini untuk menunjang tercapainya bagian dari poros maritim dunia. Tiongkok punya *silk route*, Nusantara jaya dengan *spice route* nya; kedua jaringan ini sebenarnya satu, pada waktu pelayaran ke Nusantara menjadikan sebagai *silk route* dan pada waktu jaringan kembali ke negara asal menjadikan *spice route*.



## Daftar Pustaka

Blusse, Leonard. 1984. "Chinese Trade to Batavia During the Days of the VOC", dalam *SPAFA Consultative Workshop on Research on Maritime Shipping and Trade Networks in Southeast Asia*. Indonesia: Cisarua West Java.

- Eriawati, Yusmaini. 1989. "Analisis Cara Pakai Peralatan: Studi Kasus Pipisan dari Situs Trowulan", dalam *Proceedings Pertemuan Ilmiah Arkeologi V baian III Metode dan Teori*. Yogyakarta: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia.
- Flecker, Michael. 2002. *The Archaeological Excavation of the 10<sup>th</sup> Century Intan Shipwreck*. Oxford.
- Groeneveldt, W.P. 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaya. Compiled from Chinese Sources*. Djakarta: Bharata.
- Harkantiningasih. 2010. "Jaringan Perdagangan di Nusantara Bagian Timur: Data Arkeologi dan Rempah-Rempah untuk Masa Kini," makalah dalam *Seminar Nasional Sail Banda*. Maluku: Balai Arkeologi Ambon.
- . 2013a. "Ceramics Along The Spice Trade Route in the Indonesian Archipelago in the 16<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> Century", dalam *Jurnal Forum Arkeologi* Vol 26, No 1:29-37. Denpasar: Balai Arkeologi Denpasar.
- . 2013b. "Muatan Intan Shipwreck Abad Ke-10: Variabilitas dan Kronologi", dalam *Jurnal Amerta* Vol 31 No 2:81-97. Jakarta: Pusat Arkeologi Nasional.
- Harkantiningasih dkk. 2010. *Catalogue of the Cirebon Wreck: Sunken Treasure from the Thenth Century (Five Dynasties or Early Northern Song)*. Jakarta: The National Committee for Salvage and Utilization of Valuable Objects from Subken Ships (PNNAS BMKT) the Republic of Indoensia.
- Harkantiningasih dkk. 2014. *Keramik Heliputan dan Teluk Sumpat, Eskplorasi Muatan Kapal Tenggelam di Perairan Tanjung Pinang*. Jakarta: Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan BMKT dan Dirjen Kelautan, Pesisir, dan Pulau-pulau kecil Kementrian Perikanan dan Kelautan.
- Krahl, Regina dkk (ed). 2010. *Shipwrecked Tang Treasures and Monsoon Winds*. Singapore: National Heritage Board-Singapore Tourism Board-Freer/Sackler Smithsonian Institution.
- Mathers, William M & Michael Flecker. 1996. *Arcaheological Recovery of the Java Sea Wreck*. Pacific Sea Resources.
- Ridho, Abu dan E. Edwards McKinnon. 1998. *The Pulau Buaya Wreck Finds from the Song Period*. Jakarta: PT Jayakarta Agung Offset-Himpunan Keramik Indonesia

- Ririmase, Marlon. 2017. "Sebelum Jalur Rempah: Awal Interaksi Niaga Lintas Batas di Maluku dalam Perspektif Arkeologi", dalam Jurnal *Kapata*. Ambon: Balai Arkeologi Maluku.
- Tanudirjo, Daud Aris. 2013. "Interaksi Regional dan Cikal Bakal Perdagangan Internasional di Maluku", dalam Jurnal *Kalpataru* Vol. 22 No 1:1-6. Jakarta: Pusat Arkeologi Nasional.
- Wang, G. W. 1959. "The Nan Hai Trade". dalam *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, XXXI, No. 182.
- Wells, Tony, 1995. *Shipwrecks and Sunken Treasure in Southeast Asia With Over 450 Wrecks Including the Flor Do Mar*. Singapore: Time Edition.
- Wibisono, Chr Sonny. 1997. "The Early Islamic Trading Settlements in the East Coast of Northern Sumatra in the 13<sup>th</sup>-15<sup>th</sup> Centuries", dalam *Maritime Silk Route Studies*. China: Fujian Education Publishing House.
- . 2005. "Variabilitas Tembikar dari Situs Kapal Karam di Perairan Utara Cirebon", dalam *Seminar Pengelolaan Peninggalan Bawah Air dari Pantai Utara Cirebon Laut Jawa*. Jakarta: Budpar-PT Paradigma Putera Sejahtera.
- . 2017. *Galeri Warisan Maritim: Muatan Kargo Belitung, Cirebon, dan Pulau Buaya antara abad IX-XIII*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan-Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Volker T. 1954. *Porcelain and the Ducht East India Company*. Laiden: E.J. Brill.



# **ARKEOLOGI PANTAI SAMUDERA DAN LAMREH: PERKEMBANGAN PELABUHAN DI PESISIR TIMUR SUMATERA BAGIAN UTARA ABAD XIII-XVI**

*Libra Hari Inagurasi\**

## **Pendahuluan**

Indonesia merupakan negara kepulauan yang luas terdiri dari ribuan pulau baik pulau besar maupun kecil yang terhampar dari ujung barat hingga ujung timur. Ujung paling barat Nusantara ialah Provinsi Aceh dan ujung timur ialah Provinsi Papua. Antara pulau satu dengan pulau lainnya dipisahkan oleh laut. Namun demikian laut juga menjadi penghubung di antara ribuan pulau. Selain sebagai negara Kepulauan, Indonesia juga sebagai negara maritim mengingat wilayah lautan yang lebih luas dari pada daratannya.

Sumatera memiliki hamparan pantai yang panjang baik di bagian barat selanjutnya disebut dengan pantai barat Sumatera, maupun di bagian timur yang selanjutnya disebut dengan pantai timur Sumatera. Pantai barat Sumatera dan pantai timur Sumatera keduanya terbentang dari ujung selatan hingga ujung utara. Pantai-pantai tersebut beberapa di antaranya mengandung sumber daya arkeologi. Pantai barat Sumatera mengandung tinggalan arkeologi dari masa kolonial abad XVII-XVIII yakni Benteng York dan Benteng Marlborough di Bengkulu (Harkantingsih dkk. 2013:4, 22). Kawasan pantai timur Sumatera secara garis besar dapat bedakan menjadi dua bagian yakni pantai timur Sumatera bagian selatan dan pantai timur

---

\* Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Jl. Raya Condet Pejaten, No.4, Jakarta Selatan, librainagurasi@yahoo.com

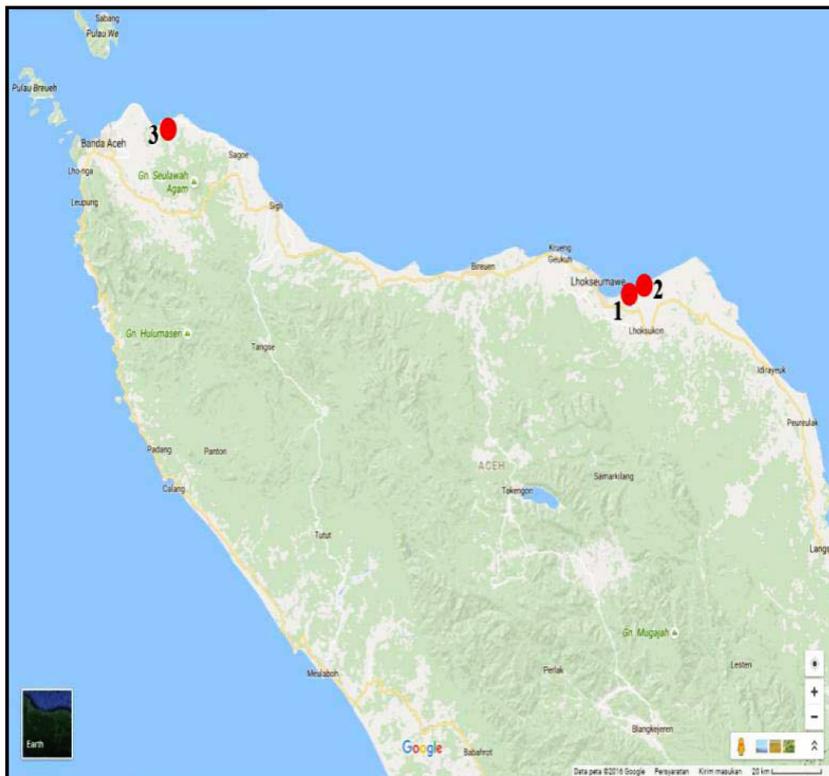
Sumatera bagian utara. Termasuk kawasan pantai timur Sumatera bagian selatan mulai dari Jambi, Palembang, hingga Lampung. Tinggalan arkeologi di pantai timur Sumatera bagian selatan di antaranya dari masa Śrīwijaya dan Mālayu Kuno abad IX-XI di sekitar Palembang dan Jambi (Soekmono 1993:38).

Pantai timur Sumatera bagian utara mencakup dari wilayah Provinsi Sumatera Utara hingga Provinsi Aceh. Penelitian di kawasan pantai timur Sumatera bagian utara yang telah dilakukan di antaranya Situs Pulau Kampai, Situs Kota Cina, Samudera, dan Lamreh. Pulau Kampai di pantai timur Sumatera, berada di Kecamatan Pangkalan Susu, Kabupaten Langkat, Provinsi Sumatera Utara. Pulau Kampai berperan dalam perniagaan antara abad XI-XVI, memiliki kandungan tinggalan arkeologi terutama manik-manik kaca (Soedewo 2015:137-38). Situs Kota Cina, situs di pesisir di Kota Medan, tinggalan arkeologi meliputi sisa perahu, fragmen tembikar, struktur bata, fragmen keramik, fragmen kaca, koin Tiongkok, dari abad XII-XIV (Purnawibowo dan Koestoro 2016:65-66; Ambary 1984:61). Situs Samudera selanjutnya disebut dengan Situs Samudera Pasai, situs tersebut pertama kali dilaporkan oleh J.P. Moquete pada tahun 1912 sehubungan dengan temuan nisan-nisan yang ada persamaan dengan nisan di Cambay, Gujarat, India bagian barat (Moquete 1912:536-48). Ahli keurbakalaan Islam lainnya Uka Tjandrasasmita dan Hasan Muarif Ambary, mengamati Samudera Pasai kaitannya dengan jalur dan kontak perdagangan global antara Timur Tengah, India, dan kawasan Selat Malaka (Tjandrasasmita 1993:16-27; Ambary 1993:65-66). Arkeologi di pantai Lamreh pernah diteliti dan ditulis oleh Suwedi Montana, dia memandang dari batu-batu nisannya. Menurutnya tinggalan arkeologi di Lamreh berdasarkan pembacaan batu nisan *plakpling* yang tua berasal dari abad XI (Montana, 1996/1997:88-91).

Beberapa tulisan dari para ahli belum ada yang mengulas situs-situs di pantai Samudera dan Lamreh dari pandangan perkembangan pantai timur Sumatera bagian utara. Selama ini situs-situs arkeologi seperti Kota Cina, Samudera Pasai, dan Lamreh diamati sebagai situs tersendiri, padahal semuanya berada dalam satu kawasan yang sama. Oleh karena itu tulisan ini akan menyoroti tinggalan arkeologi di Pantai Samudera dan Pantai Lamreh dan menempatkannya dalam perkembangan pelabuhan-pelabuhan di pantai timur Sumatera Bagian Utara.

Kawasan Pantai Samudera dan Lamreh merupakan suatu kawasan pesisir Sumatera bagian utara yang memiliki kandungan berbagai tinggalan arkeologi dari abad X-XVI. Letak geografis Pantai Samudera dan Lamreh berada di ujung

barat wilayah Indonesia. Seperti diketahui wilayah Indonesia di beberapa penjuru berbatasan dengan sebelas negara yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Filipina, Republik Rakyat Tiongkok, Papua New Guinea, Australia, India, Republik Palau, dan Republik Demokratik Timor Leste (Mirawati dkk. 2007:i). Pantai Timur Sumatera bagian utara berbatasan dengan kawasan perairan penting yakni Selat Malaka dan Samudera Hindia dan Semenanjung Tanah Melayu.



**Peta 1. Lokasi Penelitian pantai Samudera (Samudera Pasai No. 1, dan Kuala Keureutoe No.2) dan pantai Lamreh No.3 (Sumber: Google map dimodifikasi)**

Tulisan ini bertujuan memberikan gambaran mengenai perkembangan pelabuhan-pelabuhan di Pantai Samudera dan Lamreh (lihat Peta 1) pada abad XI-XVI melalui tinggalan arkeologi yang ditinggalkan dan kesejarahannya. Dimensi ruang tulisan ini merujuk pada letak geografis berupa wilayah perairan meliputi pantai atau pesisir dan muara sungai. Wilayah pesisir atau pantai dan tepi muara sungai

dipandang sebagai tempat-tempat tumbuh dan berkembangnya suatu kebudayaan. Kawasan pantai timur Sumatera bagian utara tercatat merupakan tempat tumbuh dan berkembangnya kota-kota dagang, pelabuhan, dan pusat kerajaan yang termasyur. Sebagai contoh Samudera Pasai (Tjandrasasmita 1990:30). Kota dan kerajaan-kerajaan tersebut bercorak maritim, pertumbuhannya bertumpu pada kehidupan di pantai.

Permasalahan secara umum pada penelitian ini menyangkut perkembangan pelabuhan-pelabuhan di Samudera dan Lamreh, pantai timur Sumatera bagian utara. Tentu saja untuk mengetahui perkembangan atau pasang surut tersebut perlu dipertanyakan juga mengenai permasalahan tentang lingkungan alam, jenis-jenis tinggalan arkeologi yang masih dapat diamati meliputi apa saja; penggunaan pelabuhan di Pantai Lamreh dan Samudera, pertimbangan-pertimbangan apa yang melatarbelakangi keberadaan tinggalan-tinggalan tersebut, apakah antara Pantai Samudera dan Lamreh memiliki persamaan atau sebaliknya perbedaan, pada tinggalan budayanya.

Penelitian di Aceh Utara dan Aceh Besar ini dilakukan dengan menggunakan metode survei dalam kerangka pikir kemaritiman dan kawasan pantai timur Sumatera bagian utara. Studi ini termasuk ke dalam kajian arkeologi sejarah (*Historical Archaeology*), selain tinggalan arkeologi sebagai data utama juga menyertakan ilmu sejarah sebagai data pendukung, kedua ilmu akan saling melengkapi. Keletakan situs berada di sekitar perairan Selat Malaka, Samudera Hindia, dan ujung barat wilayah Indonesia. Kedua perairan tersebut merupakan jalur pelayaran global penting yang dilalui oleh para saudagar dari berbagai bangsa. Dalam hal ini hal-hal tersebut dipandang sebagai faktor yang berpengaruh pada penempatan situs dan tinggalan arkeologinya yang mencerminkan kemaritiman di Aceh Utara dan Aceh Besar pada masa lampau. Pengumpulan data dilakukan melalui beberapa tahap yaitu: (1) Penelusuran literatur dan peta, merupakan tahap permulaan yang dilakukan sebelum penelitian lapangan; (2) observasi di lapangan dilakukan untuk mengidentifikasi keletakan situs dan tinggalan arkeologinya. Data arkeologi, data sejarah, dan data lingkungan yang telah terkumpul selanjutnya dianalisis dan diinterpretasikan.

## **Hasil dan Pembahasan**

Hasil penelitian yang disajikan meliputi tinggalan-tinggalan budaya pada pantai Samudera dan Lamreh. Diurutkan dari arah selatan hingga ke arah utara dalam wilayah Kabupaten Aceh Utara dan Kabupaten Aceh Besar.

### **1. Arkeologi Pantai Samudera**

Pantai Samudera termasuk wilayah Kecamatan Samudera, Kabupaten Aceh Utara. Pantai Samudera memiliki kandungan arkeologi yang terdapat di Situs Kuala Keuretoe dan Situs Samudera Pasai.



**Foto 1. Pematang tambak, lokasi sebaran pecahan tembikar dan keramik.  
Situs Kuala Keureutoe, Aceh Utara  
(dok. Pusat Penelitian Arkeologi Nasional 2016)**

Situs pertama ialah Situs Kuala Keureutoe. Situs tersebut merupakan situs di ujung selatan dari penelitian ini. Lokasi administratif Situs Kuala Keureutoe berada di Desa Blang Nibong, Kecamatan Samudera, Kabupaten Aceh Utara. Situs menghadap ke arah utara ke arah laut yakni Selat Malaka. Letak geografis berada di tepi pantai dan tepi muara Sungai Krueng Keureutoe tepatnya sebelah

barat muara sungai. Sungai Krueng Keureutoe bermuara di Selat Malaka. Pantai Keureutoe tersebut termasuk bagian dari pantai timur Aceh, dan termasuk perairan Selat Malaka. Bentang alam berupa dataran rendah pantai yang landai. Sekitar pantai terdapat permukiman, penduduknya bermata pencaharian sebagai nelayan menangkap ikan di laut dan nelayan ikan di tambak-tambak. Suatu kampung di antaranya bernama Kampung Keling. Nama “Keling” yang dimaksudkan ialah nama untuk menyebut orang-orang yang tinggal di kampung tersebut yakni “orang Keling” orang dengan warna kulit yang agak gelap. Muara (kuala) Sungai Keureutoe merupakan penghubung antara laut dengan daratan dan titik awal nelayan memulai menangkap ikan di laut, demikian pula usai mereka menangkap ikan mereka kembali ke muara Sungai Keureutoe dan menambatkan kapal-kapalnya disana.

Sebagian daratan di tepi pantai digunakan untuk tambak-tambak ikan. Antara tambak yang satu dengan tambak lainnya dipisahkan oleh pematang-pematang (lihat Foto 1.). Tinggalan arkeologi yang ditemukan di Situs Kuala Keureutoe ialah temuan permukaan tanah berupa pecahan-pecahan tembikar dan keramik pada permukaan pematang tambak. Pecahan keramik dan tembikar terangkat ke permukaan karena penggalian tanah di pantai untuk pembuatan tambak ikan. Beberapa sampel keramik-keramik yang ditemukan pada pematang tambak di Kuala Keureutoe diketahui keramik berasal dari Tiongkok abad XIII-XVII dan Thailand abad XV-XVII (Inagurasi dkk. 2016:98).

Selain temuan pecahan tembikar dan keramik pada permukaan tanah, terdapat pula temuan guci-guci utuh dari dalam tanah. Guci ditemukan oleh warga Desa Blang Nibong dari dalam tanah pada kedalaman 1,5 meter pada saat penggalian tanah untuk pembuatan pondasi rumah pada tahun 2005. Lokasi penemuan guci berada di sebelah utara konsentrasi pecahan tembikar dan keramik pada tambak-tambak berjarak sekitar 100 meter. Guci-guci tersebut dibuat dari bahan *stone ware*, tebal, berglasir warna coklat tua, glasir tidak menutup semua permukaan guci secara rata. Mengamati ciri-cirinya secara umum diperkirakan guci tersebut berasal dari Thailand abad XIV (lihat Foto 2 dan Foto 3)). Selain itu keterangan yang diperoleh dari warga sekitar situs, pada musim penghujan, setelah hujan reda pada pematang tambak-tambak Kuala Keurteu pernah pula ditemukan mata uang *deureuham* (dirham), namun temuan mata uang tersebut belum dapat diperoleh informasi lebih lanjut (Inagurasi dkk. 2016:36-38).



Foto 2 dan Foto 3. Guci *stone ware* dari Situs Kuala Keureutoe, Aceh Utara (dok. Pusat Penelitian Arkeologi Nasional 2016)

Situs kedua ialah Situs Samudera Pasai, situs tersebut berada di sebelah utara dari Situs Kuala Keureutoe berjarak sekitar 5 km. Situs Samudera Pasai merupakan nama yang sudah cukup dikenal, karena termasyur sebagai situs pusat kerajaan Islam pertama di Indonesia yakni Kerajaan Samudera Pasai mulai abad XIII. Situs ini cukup luas dibandingkan dengan Situs Kuala Keureutoe. Lokasi administratif mencakup dua wilayah desa yakni Desa Kuta Krueng dan Desa Beuringin, termasuk Kecamatan Samudera, Kabupaten Aceh Utara.

Pada abad XIII-XVI Samudera Pasai merupakan kota pelabuhan, kota dagang internasional, dan pusat kerajaan bercorak Islam. Keletakan situs berada di sebuah teluk berupa cekungan laut yang menjorok ke daratan, di tepi pantai sebelah barat Selat Malaka, menghadap ke arah utara menghadap ke arah laut, dan diapit antara sebelah timur Sungai Krueng Pase Lama dan sebelah barat Sungai Krueng Pase Baru. Sungai Krueng Pase Lama alirannya sudah sulit untuk diamati sebagian telah putus dan menjadi Sungai Krueng Mati (Krueng Mate) yang masih terlihat ialah bagian muara yang dinamakan dengan Kuala Lanco. Sungai Krueng Pase yang baru atau aliran Sungai Pase yang sekarang merupakan aliran sungai setelah diluruskan hingga ke muara yang dinamakan dengan Kuala Pase (Oetomo 2007:88). Aliran Sungai Krueng Mate dan Sungai Pase mengalir dari arah selatan ke utara bermuara di Selat Malaka (Sodrie dkk. 2007:12). Bentang alam situs berupa dataran rendah pantai yang landai, tanahnya terdiri dari endapan pantai yaitu pasir, lumpur, batu

pasir halus sampai kasar, batu lempung (Inagurasi dkk. 2016:12). Situs Samudera Pasai pada masa sekarang telah digunakan sebagai tambak-tambak ikan terutama yang berdekatan dengan laut.

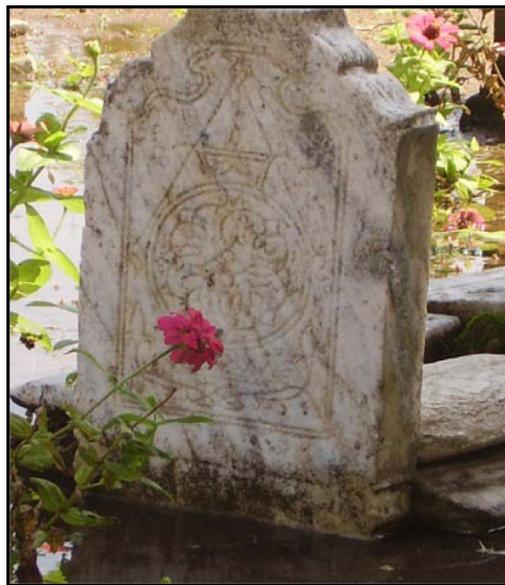
Makam, pecahan tembikar, dan pecahan keramik merupakan tinggalan arkeologi yang jumlahnya berlimpah. Makam memiliki bentuk unik di antaranya adalah makam para sultan dan keluarganya. Makam tersebut dibuat dari bahan berbagai jenis batu antara lain *sandstone*, andesit, granit, dan marmer, tipe makamnya berbeda-beda pula. Makam-makam yang dapat dikemukakan di sini di antaranya makam Sulṭān Mālik al-Ṣāleḥ, dibuat dari *sandstone* jenis batuan yang lebih lunak dibandingkan dengan batu kali namun lebih keras dari batu padas. Batu tersebut cenderung lebih lunak, dengan tekstur halus sehingga memungkinkan untuk dibentuk sesuai dengan kehendak pemahat (Sodrie dkk. 2007:21-22). Pertanggalan makam Sulṭān Mālik al-Ṣāleḥ merupakan pertanggalan mangkatnya beliau tahun 696 Hijriah atau tahun 1297 Masehi (Damais 1995:184) Bentuk nisan Makam Sulṭān Mālik al-Ṣāleḥ memperlihatkan ciri-ciri gabungan bentuk tanduk dan sayap yang disamakan dinamakan dengan bentuk *bucranc* (Ambary 1988:12). Nisan tersebut kemudian disebut dengan tipe nisan Aceh. Nisan tipe tersebut banyak dijumpai di Situs Samudera Pasai.

Makam berikutnya ialah makam Sulṭān Mālik al-Zāhir, dibuat dari batu andesit bentuk persegi tinggi dari bagian dasar hingga bagian tubuh nisan tegak lurus bagian puncak nisan mengecil memiliki kemiripan dengan bentuk tugu. Selanjutnya Makam Sulṭān Zainal Abidin, Sulṭānah Nahrisyah, Tengku Zidi, Sayid Syarief dibuat dari bahan batu marmer. Bentuk makamnya menurut Moquete memperlihatkan persamaan dengan makam di Cambay, Gujarat, India Barat, dan makam Mālik Ibrāhīm di Gresik (Moquete 1912:536-48).

Selain makam yang telah disebutkan terdapat pula makam yang diduga makam dari orang Portugis, makam tersebut berada di kompleks makam Kuta Karang. Dugaan keberadaan makam orang Portugis tersebut diamati dari nisannya, nisan dibuat dari bahan batu marmer berwarna putih dan terdapat ragam hias atau ornamen lambang salib (lihat Foto 4). Nisan dengan ragam hias yang sejenis juga terdapat di kompleks makam raja-raja Indragiri, di Rengat, Indragiri Hulu, Riau. Nisan dengan ragam hias lambang salib di kompleks makam raja-raja Indragiri diketahui merupakan makam dari Jendral Verdicho Marloce. Dia panglima perang Portugis yang menjadi

tawanan Kerajaan Indragiri. Nisan dengan ragam hias lambang salib di Samudera Pasai menggambarkan identitas diri dari agama yang dianutnya.\*\*

Sebaran pecahan-pecahan tembikar pada permukaan tanah merupakan artefak yang paling banyak ditemukan, dan merupakan gejala arkeologis yang menonjol di Situs Samudera Pasai. Pecahan tembikar bercampur dengan pecahan keramik terdapat pada pematang-pematang tambak cukup padat menutupi tanah permukaan tambak hingga permukaan tambak berwarna kemerah-merahan. Lokasi gejala arkeologi tersebut seluas sekitar 5 hektar, keletakannya berada di antara Kuala Lanco hingga sekitar kompleks makam Pleut Ploh Pleut. Pada masa sekarang lokasi tersebut digunakan untuk tambak ikan. Tembikar yang ditemukan di antaranya pelandas (*anvil*) yang dibuat dari tanah liat dibakar berbentuk bulat. Memperhatikan banyaknya pecahan-pecahan tembikar yang terkonsentrasi pada tempat tertentu, tembikar-tembikar tersebut adalah produk yang dihasilkan di Samudera Pasai. Selain pecahan, warga yang tinggal di sekitar situs juga menemukan guci utuh dibuat dari *stone ware*.



**Foto 4. Nisan dengan ragam hias lambang salib (makam Portugis)  
(dok. Pusat Penelitian Arkeologi Nasional 2010)**

---

\*\* Informasi keberadaan makam Portugis di kompleks makam Raja-Raja Indragiri diperoleh dari Juru Pelihara situs komplek makam Raja-raja Indragiri.



**Foto 5. Tambak-tambak dan pematang, lokasi konsentrasi pecahan tembikar di Samudera Pasai  
(dok. Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, 2016)**

## 2. Arkeologi Pantai Lamreh

Jejak masa lalu di pantai Lamreh meliputi makam-makam dan benteng-benteng, persebarannya berada di Dusun Kuta Inong Balee, Desa Lamreh, termasuk wilayah Kecamatan Masjid Raya, Kabupaten Aceh Besar. Selanjutnya disebut dengan Situs Lamreh merupakan situs ketiga pada penelitian ini. Posisi Situs Lamreh berada di sebelah utara dari Situs Samudera Pasai.

Benteng-benteng di Lamreh meliputi Benteng Kuta Lubok dan Benteng Inong Balee. Benteng pertama ialah Benteng Kuta Lubok. Benteng di sebelah barat muara Sungai Krueng Leubok, pada sebuah teluk, menghadap ke arah Samudera Hindia ke arah utara (lihat Foto 6). Benteng berupa tembok dibuat dari bahan batu dan karang menggunakan spesi dari batu kapur berwarna putih. Posisi benteng berada di antara laut di sebelah utara dan bukit di sebelah selatan, orientasi benteng menghadap ke laut yakni Samudera Hindia ke arah utara. Denah benteng empat persegi panjang yang tidak utuh, karena tembok atau dinding keliling hanya terdapat pada tiga bagian yakni di bagian utara, barat, dan timur. Adapun bagian selatan terbuka tanpa

dinding. Benteng memiliki ukuran panjang 86 meter, lebar 28 meter, tinggi 1,70 meter, dan tebal 2,32 meter. Benteng memanjang arah barat-timur, lebar arah utara-selatan. Benteng terdiri dari bagian-bagian pondasi, dinding, dan bastion (bagian yang menjorok keluar berbentuk setengah lingkaran) terletak pada sudut dinding tembok barat laut dan timur laut. Dinding benteng bagian utara memiliki tiga lubang intai berbentuk bulat menghadap ke arah laut.



**Foto6. Benteng Kuta Lubok, Lamreh, sisi barat, dilihat dari arah selatan  
(dok. Pusat Penelitian Arkeologi Nasional 2106)**

Sebaran makam terdapat di luar benteng Kuta Lubok. Sebagian besar kondisi makam sudah tidak utuh. Makam-makam terdapat di dalam benteng. Sebagian besar nisan-nisan di dalam benteng Inong Balee kondisinya tidak beraturan, terdiri dari batu nisan tanpa jirat. Nisan banyak yang tidak berpasangan antara nisan bagian kaki dan kepala. Bentuk nisan memiliki ciri khas yakni berdenah persegi empat, dari bagian kaki hingga tubuh nisan memiliki empat bagian berupa panil-panil, bagian puncak nisan mengerucut, tegak tinggi ke atas menyerupai tugu, semakin ke atas mengecil dan runcing menyerupai piramida. Nisan memiliki ragam hias yang terdapat pada panil-panil di keempat bagian dengan cara dipahat berbentuk sulur-suluran flora, geometris, dan kaligrafi. Bentuk nisan tersebut unik karena selain memiliki kemiripan dengan tugu atau piramida juga menyerupai bentuk lingga atau menhir dinamakan dengan nisan tipe *plakpling* (Oetomo 2007:68-69; Oetomo 2008:87-88; Montana 1996/1997:86).

Benteng kedua ialah Benteng Inong Balee, posisi di sebelah barat dari Benteng Kuta Lubok terletak di bukit terjal yang curam tepi laut. Benteng Inong Balee dibuat dari bahan batu dan karang berspesi yang tertata tidak teratur. Terdapat dua dinding tembok benteng yakni dinding sebelah utara dan timur. Dinding utara memanjang arah barat-timur adapun dinding timur orientasi utara-selatan. Orientasi benteng menghadap ke arah laut yakni arah barat. Benteng tidak memiliki bastion, namun memiliki lubang intai yang terdapat pada dinding tembok keliling bagian utara. Makam-makam terdapat di dalam dan di luar tembok keliling benteng. Makam berupa batu nisan sebagian besar tidak utuh terpotong pada bagian puncaknya, sehingga yang tersisa adalah bagian kaki dan tubuh nisan, serta ornamen banyak yang telah tergerus sehingga sulit diamati.

### **Perkembangan Pelabuhan Kuala Keureutoe, Samudera Pasai, dan Lamreh**

Pelabuhan atau bandar memiliki arti tempat kapal dapat berlabuh dengan aman terlindung dari ombak besar dan angin. Suatu pantai dapat berkembang menjadi pelabuhan tentunya memenuhi syarat ekologi dan ekonomi. Tempat yang baik ialah pada sebuah agak jauh ke dalam dari laut, muara sungai yang terbuka, atau pada sebuah teluk (Tjandrasmita 1990:153). Apabila mengamati lingkungannya maka Pantai Samudera memungkinkan sekali sebagai pelabuhan. Pantai Samudera menghadap ke Selat Malaka, merupakan pantai yang landai, memiliki teluk, selain itu juga merupakan tempat bermuaranya Sungai Krueng Keureutoe dan Sungai Sungai Krueng Pase. Syarat ekologi yang terpenuhi itulah kiranya memungkinkan pelabuhan-pelabuhan tumbuh di Pantai Samudera. Pantai Lamreh memiliki ciri-ciri yang berbeda dengan Pantai Samudera. Pantai Lamreh memiliki pantai landai yang sempit, sebagian besar berupa pantai yang curam, bukit dan tebing terjal. Meskipun memiliki pantai landai yang sempit Pantai Lamreh memiliki teluk dan muara sungai yakni muara Sungai Krueng Leubok.

Mengenai nama Lamreh, banyak nama yang memiliki kemiripan dengan nama itu. Nama-nama yang memiliki kemiripan dengan nama Lamreh dapat ditemukan pada catatan-catatan kuno Tionghoa dan Portugis. Nama Lamreh sering dihubungkan dengan beberapa nama seperti Lambri, Lan wu li, Lamuri, Lanpoli. Lan wu li dalam catatan-catatan kuno berita Tionghoa tahun 1288, nama-nama tersebut yang dimaksudkan adalah Lamuri, negeri tersebut telah mengirimkan

utusan ke Tiongkok (Ambary 1998:128). Rami, Lamuri, Lan Wu li dan beberapa nama yang mirip, adalah suatu kerajaan yang sudah ada sejak abad IX. Catatan *Chau Ju-Kua* tahun 1225 menyebut Lamuri (Aceh) (Said 1979:16, 121). Lambry, merupakan nama yang disebut oleh Tomè Pires. Lambry (Lamry) terletak dekat Aceh. Cordier memperkirakan bahwa Lambry terletak di suatu tempat yang bernama Lamreh, nama sebuah desa yang terletak di Aceh. Lamreh mungkin merupakan sisa dari negara Lamuri (Corteseo 1944:135-38, 163). Perkiraan Codier kemungkinan lebih tepat mengingat dalam bahasa-bahasa Nusantara vokal i dan e lebih mungkin mengalami pergeseran artikulasi, demikian juga dengan vokal u dan o, sehingga ucapan Lamreh lebih mungkin bergeser menjadi Lamri, Lamuri ataupun Lambri (Montana 1996/1997:85). Dalam catatan Ma Huan, *Ying-yai Shêng-lan* tahun 1416 atau abad XV disebutkan nama Lambri. Terletak di sebelah utara Sumatera, posisinya di dekat laut dan hanya memiliki populasi 1.000 keluarga. Seluruh penduduknya muslim dan sangat baik. Lambri menghasilkan kayu wangi (Groeneveldt 2009:136; Roelofs 1962:90).

Mengamati uraian mengenai pemberitaan nama-nama tersebut tinggalan arkeologi di pantai Lamreh diduga dulu merupakan peninggalan dari Kerajaan Lamuri, dari sejak awal kehadiran Islam. Pantai Lamreh di Aceh, terletak di ujung utara Pulau Sumatera dan merupakan wilayah paling barat dari Kepulauan Nusantara, letaknya strategis karena berada di jalur pelayaran internasional dan memiliki dua muka laut yakni Samudera Hindia di bagian barat dan utara, serta Selat Malaka di bagian timur. Wilayah-wilayah pesisir di Aceh telah menjadi tempat persinggahan dari berlangsungnya aktivitas pelayaran antarbangsa antara Kepulauan Nusantara dengan wilayah-wilayah di sebelah barat seperti India, Persia, Mesir, Romawi, Portugis serta di sebelah timur dengan Tiongkok sejak abad IX (Said 1979:1,15). Laut di sebelah utara hingga baratdaya Lamreh merupakan Samudera yang luas. Oleh karena Lamreh terletak di tepi laut yang curam, berbukit-bukit, di ujung utara Pulau Sumatera, sehingga merupakan tempat yang akan mudah terlihat oleh para pelaut. Kapal-kapal yang datang dari arah barat menggunakan Pantai Lamreh tersebut sebagai pedoman (Groeneveldt 2009:137). Akses yang dapat digunakan bagi kapal-kapal yang akan singgah di Pantai Lamreh tersebut ialah melalui muara Sungai Krueng Raya.

Gejala-gejala arkeologi di Pantai Lamreh terlihat dari tinggalan budaya berupa batu nisan *plakpling* Benteng Kuto Lubok, dan Benteng Inong Balee. Nisan *plakpling*

di sekitar benteng Kuta Lubok, Lamreh, dianggap tipe nisan peralihan dari masa pra Islam ke masa Islam. Sebuah batu nisan *plakpling* yang terdapat di sekitar benteng Kuta Lubok, Lamreh menunjukkan angka tahun 608 Hijriah atau 1211 Masehi. Angka tahun tersebut menunjukkan kronologi lebih tua dibandingkan dengan angka tahun pada batu nisan Mālik al-Şāleḥ di Samudera Pasai yakni 696 Hijriah atau 1297 Masehi (Montana 1997:95; (Montana 1996/1997:87). Benteng Kuta Lubok di tepi Pantai Lamreh menunjukkan ciri-ciri kolonial Eropa terlihat dari terdapatnya bastion pada sudut-sudutnya. Mengamati ciri-ciri benteng berdenah empat persegi panjang, memiliki bastion, dan terbuat dari bahan batu dan karang, benteng tersebut memiliki persamaan dengan benteng-benteng Eropa (Spanyol, Portugis, Belanda) di Ternate dari abad XVI-XVII. Keberadaan benteng berciri Eropa di Pantai Lamreh merupakan bukti fisik bahwa kawasan Pantai Lamreh dalam perkembangannya pernah menjadi tempat kehadiran dan pertahanan orang Eropa.

Keberadaan benteng berciri kolonial di Pantai Lamreh unik karena merupakan suatu anasir-anasir Eropa pada tinggalan budaya di Aceh yang jarang dibahas. Keberadaan benteng berciri Eropa tersebut diduga merupakan benteng Portugis. Penjelajarannya dilakukan dengan menelusuri kedatangan bangsa Eropa di sekitar Selat Malaka. Bangsa Eropa yang berada di sekitar perairan Malaka ialah bangsa Portugis pada abad XVI. Portugis sebelum menuju ke Sumatera bagian utara dan Malaka di Semenanjung Tanah Melayu, telah bermarkas di Goa, India sebagai pangkalannya tahun 1509. Setelah berkedudukan di Goa, Portugis meneruskan berlayar menuju ke ujung utara Sumatera dan Malaka, dengan singgah di Lamuri, Pidie, Pasai (Samudera Pasai), kemudian dengan menyeberangi Selat Malaka hingga singgah di Malaka (Zainuddin 2012:358-59). Portugis berhasil menaklukkan Malaka tahun 1511. Benteng ciri kolonial di pantai Lamreh merupakan bukti bahwa pantai timur Sumatera bagian utara merupakan pintu gerbang atau menjadi tempat awal mula kehadiran Portugis di Kepulauan Indonesia pada abad XVI.

Gejala-gejala arkeologi di Pantai Samudera ialah nisan tipe Aceh, makam bercirikan Cambay Gujarat, dan penggunaan tembikar yang cukup berlimpah. Tinggalan-tinggalan budaya tersebut seperti yang terdapat di Situs Samudera Pasai dan Situs Kuala Keureutoe. Nisan tipe Aceh yang dimaksud ialah nisan seperti pada makam Sulṭān Mālik al-Şāleḥ. Batu nisan tersebut merupakan gabungan bentuk tanduk dan sayap yang disamakan dinamakan dengan bentuk *bucranc*, berkembang sejak abad XIII hingga abad XVI. Makam-makam berciri Cambay Gujarat merupakan

tinggalan budaya berasal dari abad XV, kehadirannya dimungkinkan karena adanya kontak antara pantai timur Sumatera bagian utara dengan India bagian barat. Pecahan tembikar maupun tembikar utuhan banyak ditemukan di Samudera Pasai dan Kuala Keureutoe dan merupakan gejala arkeologi paling berlimpah pada dua situs tersebut. Situs-situs di pantai Samudera yakni Samudera Pasai dan Kuala Keureutoe, dua situs tersebut. Antara Samudera Pasai dan Kuala Keureutoe menunjukkan gejala arkeologi yang memiliki kemiripan yakni berlimpahnya pecahan tembikar dan keramik pada pematang-pematang tambak. Lokasi antara Situs Samudera Pasai dan Kuala Keureutoe tidak terlalu jauh. Mengamati ciri-ciri tersebut diduga dua situs tersebut Samudera Pasai dan Kuala Keureutoe merupakan situs yang sezaman abad XV-XVI (Inagurasi *dkk.* 2016:98). Keberadaan Batu nisan makam Portugis di Situs Samudera Pasai nampaknya merupakan gejala arkeologi yang menarik pula. Batu nisan dengan ornamen lambang salib menunjukkan adanya anasir-anasir Eropa, diduga merupakan makam orang Portugis. Keberadaan makam Portugis tersebut nampaknya dapat dijadikan sebagai petunjuk bahwa orang-orang Portugis pernah mendarat dan hadir di Pantai Samudera pada abad XVI.

Gejala-gejala arkeologi yang terdapat di pantai Lamreh dan Samudera memberikan gambaran bahwa pantai-pantai tersebut telah tumbuh sejak awal kehadiran dan perkembangan Islam, hingga kedatangan orang-orang Portugis abad XIII-XVI. Pantai Lamreh dan Samudera dengan muara sungainya telah digunakan sebagai pelabuhan singgah dari arah utara hingga ke selatan dan juga menuju ke Malaka di Semenanjung Tanah Melayu. Selain sebagai pelabuhan singgah pantai-pantai tersebut juga sebagai pelabuhan dagang. Komoditas perdagangan Sumatera bagian utara yakni wangi-wangian (kayu wangi), dan juga lada (*Piper nigrum*) (Reid 1992:10, 26). Wangi-wangian merupakan suatu jenis komoditas di Sumatera bagian utara, seperti halnya kamper yang banyak dihasilkan di Barus (Perret and Surachman 2015:9). Lada banyak dihasilkan di Samudera Pasai dan sekitarnya seperti Pidie. Kehadiran Portugis di kawasan Pantai Samudera juga karena tertarik dengan lada. Terkadang terdapat perjanjian menyangkut perdagangan lada antara Sultān Samudera Pasai, Portugis, misalnya antara Sultān Abdullah I dari Samudera Pasai tahun 1511-1513 dengan Gubernur Portugis di India yakni Alfonso de Albuquerque<sup>\*\*\*</sup>. Dalam perkembangannya kawasan pantai timur Timur Sumatera

---

<sup>\*\*\*</sup>Informasi diperoleh dari katalog pameran “Five Centuries of Political and Diplomatic Relations Between Portugal and Indonesia Documents from the Torre do Tombo”.

bagian utara juga memunculkan pelabuhan dengan kekuatan yang lebih besar misalnya kemunculan Kesultānan Aceh pada abad XVII. Selain itu di Semenanjung Tanah Melayu juga muncul kekuatan baru yakni penguasaan Malaka oleh Portugis pada abad XVI. Perkembangan Kesultānan Aceh dan Portugis di Malaka tersebut antara lain mempengaruhi redupnya Samudera Pasai dan Lamreh sebagai pelabuhan dagang abad XVII.

## **Penutup**

Penelitian arkeologi sejarah yang menyoroti tema mengenai perkembangan pantai Lamreh dan Samudera ini memperoleh beberapa kesimpulan. Kawasan Pantai Samudera, Lamreh, wilayah-wilayah tersebut berada dalam jaringan atau koneksi regional sekitar Selat Malaka dan Samudera Hindia. Berlangsungnya lalu lintas melalui jalur laut di sekitar perairan pantai timur Sumatera bagian utara, Selat Malaka, dan Samudera Hindia, memunculkan tempat-tempat berlabuh atau persinggahan seperti pelabuhan Lamreh, Samudera Pasai, dan Kuala Keureutoe. Dalam jaringan lalu-lintas jalur laut fungsi pelabuhan Kuala Keureutoe, Samudera Pasai, dan Lamreh selain sebagai tempat kapal berlabuh juga sebagai pelabuhan transit, dan pelabuhan dagang. Ketiga pelabuhan tersebut dipandang penting, merupakan penghubung jalan maritim antar kawasan pantai timur Sumatera bagian utara. Melalui pelabuhan-pelabuhan tersebut kawasan pantai timur Sumatera bagian utara dari utara menuju ke selatan saling terhubung antara satu dengan lainnya. Di antara tiga pelabuhan tersebut Lamreh dan Kuala Keureutoe merupakan pelabuhan berskala kecil apabila dibandingkan dengan Pelabuhan Samudera Pasai yang jauh lebih besar.

Meskipun berada pada kawasan pantai timur Sumatera bagian utara, namun lingkungan alam dan budaya yang berkembang berbeda. Pantai Lamreh dan pantai Samudera memiliki perbedaan pada lingkungan alam, karakter situs, dan jenis tinggalan budayanya. Lamreh memiliki pantai landai yang sempit, adapun Samudera merupakan pantai landai yang luas. Dua pantai berkembang budaya masing-masing yang berbeda. Tinggalan budaya yang berkembang di pantai Lamreh nisan *plakpling* dan sarana pertahanan berciri Eropa. Tinggalan budaya yang berkembang di pantai Samudera nisan tipe Aceh dan tembikar. Keberadaan tinggalan budaya di pantai Lamreh dan Samudera yang memiliki karakteristik berbeda, merupakan gambaran dari fase-fase perkembangannya masing-masing.

Perkembangan pantai Lamreh telah dimulai sejak sebelum kehadiran Islam berlanjut hingga kolonial Eropa. Adapun perkembangan pantai Samudera sejak awal kehadiran Islam dan surut pada abad XVI. Perkembangan politik dan ekonomi sebelum kehadiran Islam hingga kedatangan orang-orang Portugis, turut berpengaruh pada redup atau surutnya pelabuhan-pelabuhan tersebut.



## Daftar Pustaka

- Ambary, Hasan Muarif. 1984. "Further Notes on Classification of Ceramics from the Excavation of Kota Cina", dalam *Studies on Ceramic*, hlm. 63-72. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- . 1988. "Persebaran Kebudayaan Aceh di Indonesia Melalui Peninggalan Arkeologi Khususnya Batu-Batu Nisan", dalam *Aceh dalam Retrospeksi dan Refleksi Budaya Nusantara*, (eds. Hasan Muarif Ambary and Bachtiar Aly), hlm. 9-16. Jakarta: Informasi Taman Iskandar Muda (INTIM).
- . 1993. "Tinggalan Arkeologi Samudera Pasai," dalam *Pasai Kota Pelabuhan Jalan Sutra Kumpulan Makalah Diskusi*, hlm. 65-69. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- . 1998. *Menemukan Peradaban*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Cortesaõ, O.J. Armando. 1944. *The Suma Oriental of Tomé Pires, an account of the east, from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1555.*[translated from the Portuguese MS in the Bibliothèque de la Chambre des Députés, Paris, and edited by Armando Cortesaõ]. London: The Hakluyt Society, 2 vol,
- Damais, Louis-Charles. 1995. "Epigrafi Islam Di Asia Tenggara." *Epigrafi dan Sejarah Nusantara*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional kerja sama dengan Ecole Française d'Extrême-Orient.
- Groeneveldt, W.P. 2009. *Nusantara dalam Catatan Cina* (Judul asli: *Notes on the Malay Archipelago and Malacca Compiled from Chinese Sources*). Depok: Komunitas Bambu.

- Harkantiningsih, Sarjiyanto, Heddy Surachman, Libra hari Inagurasi, Tubagus Najib, Danang Rudatin, Sri Wasisto, Marzuki, and Honasri. 2013. "Perniagaan, Pertahanan, dan Permukiman Pasca Runtuhnya Peradaban Islam Nusantara di Bengkulu." Jakarta.
- Inagurasi, Libra hari, Sonny Chr Wibisono, Naniek Harkantiningsih, Tb Najib, Vita, Eka Asih P Taim, Deni Sutrisna, *dkk.* 2016. "Penelitian Arkeologi Samudera Pasai: Jalur Rempah-Rempah Pantai Timur Sumatera." Jakarta.
- Montana, Suwedi. 1991/1997 "Pandangan Lain tentang Letak Lamuri dan Barat (Batu Nisan Abad VII-VIII H di Lamreh dan Lamno Aceh)", dalam *Kebudayaan* No.12 Th.V:83-93.
- . 1997. "Nouvelles Donnees Sur Les Royaumes de Lamuri et Barat." *Archipel* 53:85-95.
- Moquete, J.P. 1912. "De Grafsteen te Pase en Grisse Vergeleken Met Deegelijke Monumenten Uit Hindoestan", dalam *Tijdschrift Voor Indische Taal Land En Volkenkunde Deel LIV*.
- Oetomo, Repelita Wahyu. 2007. "Nisan Plakpling, Tipe Nisan Peralihan Dari Pra Islam Ke Islam", dalam Berkala Arkeologi *Sangkhakala* Vol. X No.:69-76.
- . 2008a. "Lamuri Telah Islam Sebelum Islam." dalam Berkala Arkeologi *Sangkhakala* Vol. XI No:84-91.
- . 2008b. "Nisan Plakpling, Tipe Nisan Peralihan dari Pra Islam ke Islam." *Berkala Arkeologi Sangkhakala* XI No.21:84-91.
- Perret, Daniel, and Heddy Surachman. 2015. *Barus Negeri Kamper Sejarah dari Abad Ke-12 Hingga Pertengahan Abad Ke-17*. (Eds Daniel Perret and Heddy Surachman). Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia (KPG), Ecole Francaise d'Extreme Orient, Pusat Arkeologi Nasional.
- Purnawibowo, Stanov, and Lucas Partanda Koestoro. 2016. "Analisis Stakeholders dalam Pengelolaan Sumber daya Arkeologi di Kota Cina, Medan", dalam *Amerta* Vol. 34 (No.1).
- Reid, Anthony. 1992. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680* Jilid 2: "Jaringan Perdagangan Global". Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Roelofs-Meilink, M.A.P., 1962. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Mirawati, Yaya Daryan, Darwis Widyautama Y, Toto Widyarsono, Risma

- Manurung, Langgeng Sulistyو Budi, Laksmi Candrakirana, 2007. *Kontrak Perjanjian Wilayah Perbatasan Republik Indonesia* Jilid II: “Wilayah Laut Andaman, Selat Malaka, dan Laut Sawu, Timor”. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI).
- Said, H. Mohammad. 1979. *Aceh Sepanjang Abad*. Jilid 1. Medan: Waspada.
- Sodrie, Ahmad Cholid, Mujib, Heddy Aurachman, Libra hari Inagurasi, Eka Asih P Taim, Wawan Suwarsa, Repelita Wahyu Oetomo, Jufrida, and Pesta H.H. Siahaan. 2007. “Penelitian Arkeologi Samudera Pasai, Kecamatan Samudera, Kabupaten Aceh Utara, Provinsi Nangroe Aceh Darussalam”. Jakarta.
- Soedewo, Ery. 2015. “Manik-Manik Kaca Salah Satu Indikator Kejayaan dan Keruntuhan Perniagaan Pulau Kumpai”, dalam *Kalpataru* 24 No. 2:137-157.
- Soekmono. 1993. “Rekonstruksi Sejarah Malayu Kuno Sesuai Tuntutan Arkeolog”, dalam *Seminar Sejarah Malayu Kuno*. Jambi, 7-8 Desember 1992:35-49. Jambi: Pemerintah Daerah Provinsi Jambi dan Kantor Wilayah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Jambi.
- Tjandrasasmita, Uka. 1990. *Sejarah Nasional Indonesia III*. (edisi ke-4). Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- . 1993. “Pasai dalam Dunia Perdagangan”, dalam *Pasai Kota Pelabuhan Jalan Sutra Kumpulan Makalah Diskus*, hlm. 22-45. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Zainuddin, H.M. 2012. *Tarikh Aceh dan Nusantara*. Banda Aceh: Lembaga Studi Kebudayaan dan Pembangunan Masyarakat (LSKPM).

*Libra Hari Inagurasi*

# **DUNIA KEMARITIMAN DI KEPULAUAN MALUKU PERAN LAUT DAN SUNGAI DALAM JARINGAN PELAYARAN, PERDAGANGAN, DAN ISLAMISASI PADA ABAD XV-XVII**

*Wuri Handoko\**

## **Pendahuluan**

Dunia kemaritiman dalam studi arkeologi dan sejarah, menjadi titik balik arah studi sejarah sejak kritik yang tajam dari seorang sejarawan maritim Indonesia A.B Lopian. Menurutnya studi sejarah Indonesia hingga sekarang lebih banyak mementingkan peristiwa yang terjadi di darat walaupun sesungguhnya lebih dari separuh wilayah Republik Indonesia terdiri dari lautan (Lopian 2011:1). Hal sama pula, saat kita membicarakan wilayah Kepulauan Maluku dalam konteks kemaritiman, merupakan sebuah keniscayaan, mengingat wilayah Maluku didominasi oleh laut. Dalam pembicaraan ini, wilayah Kepulauan Maluku dalam studi kemaritiman, semestinya menempatkan peran hubungan laut sebagai rujukan utama dalam setiap studi arkeologi dan sejarah di Maluku. Selain itu, membicarakan dunia kemaritiman di Maluku, maka selain menyoal peradaban laut juga berhubungan dengan sungai-sungai dan muara karena berdasarkan penelitian arkeologi, pemukiman tidak hanya di pesisir, tetapi juga di pedalaman. Pemukiman di pedalaman dalam banyak kasus dihubungkan melalui sungai menuju pantai untuk dapat melakukan aktivitas di

---

\* Balai Arkeologi Maluku, Jl. Namalatu Latuhalat, Kecamatan Nusaniwe, Ambon 98117, wuri\_balarambon@yahoo.com

perairan laut. Dalam konteks ini jaringan pelayaran dan perdagangan, terutama pada masa pertumbuhan pusat-pusat peradaban Islam, selalu berhubungan dengan aktivitas perairan laut dan sungai.

Beberapa pemukiman di wilayah Daerah Aliran Sungai (DAS) menunjukkan adanya pusat-pusat aktivitas dan sekaligus juga peradaban yang saling berhubungan dalam soal niaga dan juga penyebaran Islam. Hasil penemuan arkeologis membuktikan, bukti-bukti aktivitas masyarakat pantai dan pedalaman atau DAS, menunjukkan aktivitas perdagangan, juga berhubungan pula dengan soal pertumbuhan aktivitas penyebaran Islam, sejak abad XV, saat Islam sudah melembaga, sebagai sistem politik, yang menempatkan Sultān sebagai pemimpin tertinggi kekuasaan Islam (Putuhena 1983:315). Mengingat laut dan sungai adalah sarana utama yang menghubungkan berbagai wilayah dalam aktivitas perdagangan, maka laut dan sungai sesungguhnya juga mengintegrasikan berbagai kebudayaan para saudagar yang terlibat dalam proses tersebut. Bukti-bukti arkeologi secara kasat mata menjelaskan hal tersebut, kondisi itupun dapat dikonfirmasi melalui berbagai tradisi yang masih di hidup di masyarakat.

Menyangkut wilayah pedalaman di Kepulauan Maluku dan hubungannya dengan pertumbuhan pusat Islamisasi, ditemukannya data arkeologi Islam di wilayah pedalaman, seperti bekas pemukiman dan makam kuno beridentitas Islam, diperkuat bukti asosiasi dengan keramik dari Tiongkok, juga Eropa menunjukkan bahwa Islam telah sampai di wilayah-wilayah pedalaman, dan kemungkinan berhubungan dengan aktivitas niaga. Penemuan arkeologis tersebut, dalam tulisan ini dimaksudkan di wilayah Kepulauan Maluku, merupakan bukti bahwa hubungan antara pesisir dan pedalaman, memiliki bentuk-bentuk hubungan atau relasi di antara keduanya. Pendekatan seperti itu, sama halnya apa yang telah ditemukan oleh Bulbeck di Sulawesi Selatan (1992), Miksic (1979), Drakard (1982; 1990), dan Andaya (1993a) di Sumatera (Nayati 2005:7-8). Model pendekatan geografis, potensial untuk merekonstruksi sistem sosio-ekonomi di dalam daerah pedalaman, yang sering dilupakan oleh studi sejarah. Ini untuk melihat atau mengkaji hubungan atau pola sosio ekonomi antara daerah pedalaman atau daerah aliran sungai (DAS) dengan daerah pesisir (Haggett 1966; Crumley 1976; Haggett, Karang dan Frey 1977; Bradford dan Kent 1977 dalam Nayati 2005). Data arkeologis memainkan peran penting untuk menambah bahan kajian tentang jaringan pelayaran dan mekanisme perdagangan pertukaran produk dan komoditi antara daerah pusat peradaban di

wilayah pesisir dengan wilayah penyebarannya di pedalaman, yang sekaligus menjadi pusat peradaban untuk wilayah sekitarnya. Dalam tulisan ini, data temuan arkeologi terutama dalam kaitannya masa pertumbuhan peradaban Islam di Maluku, secara faktual menempatkan peran laut dan sungai dalam dunia maritim di wilayah Kepulauan Maluku, sebagai faktor utama yang paling menentukan bentuk-bentuk hubungan dalam jaringan pelayaran, perdagangan sekaligus perluasan kekuasaan Islam.

Berdasarkan hal tersebut, maka dalam penulisan kajian arkeologi maritim Maluku, khususnya dalam periode pertumbuhan pusat peradaban Islam, rumusan pertanyaan yang penting dapat diajukan adalah antara lain; *pertama* bagaimana peran laut dalam hubungan niaga dan perluasan kekuasaan Islam, antara lain dengan tumbuhnya wilayah vasal kekuasaan Islam di pesisir? *Kedua*, bagaimana peran sungai dalam hubungan niaga dan perluasan kekuasaan Islam di wilayah pedalaman, sekaligus tumbuhnya pusat peradaban Islam di wilayah pedalaman? Tujuan dari kajian ini sesungguhnya menekankan pada peran laut dan sungai tentang konteks hubungan dan jaringan niaga dan Islamisasi dalam dunia kemaritiman di wilayah Kepulauan Maluku, sekaligus fungsinya dalam proses pembentukan pusat-pusat peradaban baik di wilayah pesisir maupun wilayah pedalaman.

Di wilayah Kepulauan Maluku, tumbuhnya kerajaan Islam yang besar dan semakin kuat eksistensi kekuasaannya, salah satu faktor utama yang berpengaruh adalah karena kekuatan perdagangannya. Pada masa perkembangannya, munculnya rivalitas kekuasaan, terutama Ternate dan Tidore, justru menciptakan simpul-simpul wilayah kekuasaan sebagai bagian dari jejaring niaga untuk menguatkan eksistensi kekuasaan Islam (Leirissa 2001:8). Selanjutnya menyangkut distribusi barang, Leirissa juga pernah menguraikan akibat dibukanya beberapa jalur pelayaran niaga, perairan Maluku makin ramai didatangi oleh para saudagar baik dari Nusantara sendiri, maupun bangsa Eropa. Perniagaan di Maluku, terutama pada wilayah perdagangan Maluku Utara para saudagar lokal melakukan perdagangan dengan para saudagar dari Pulau Seram, Bugis-Makassar, Buton, Manado, Timor, dan wilayah sekitar Papua. Dari tempat-tempat ini perahu menjelajahi Papua Barat, Aru, Kei, Banda, Bali, sampai ke Sumbawa (Leirissa 1980:27).

Kepulauan Maluku, sebagai pusat produksi rempah-rempah terutama cengkeh dan pala pada masanya menjadi tujuan utama saudagar-saudagar Arab, Tionghoa dan Eropa. Pada umumnya, hasil penelitian, mencatat adanya kantong pemukiman

yang menetap di wilayah pesisir, baik itu di wilayah Maluku Utara (Ternate, Tidore, Bacan, Jailolo) maupun di wilayah Maluku (Hitu, Hoamoal, Iha, dan sebagainya), termasuk dalam hal ini pesisir pantai Pulau Seram. Studi arkeologis mutakhir mendukung penjelasan beberapa sumber historis yang mencatat wilayah pedalaman Indonesia mendukung perdagangan internasional setelah abad XV, seperti kayu cendana, pala, dan produk agrikultur lain (Cortesão 1944; van Leur 1955; Meilink-Roelofs 1962). Demikian pula, secara keseluruhan sejarah aktivitas perdagangan, terutama sejarah yang ditulis orang asing setelah abad XVII, bersama-sama dengan arsip lokal, membantu kita memahami aktivitas dagang di pesisir sepanjang pantai. Kebanyakan studi ini mengacu pada peran para penguasa lokal dan orang kaya dalam aktivitas perdagangan (Meilink-Roelofs 1962; Kathirithamby-Wells 1969; Nayati 2005:8-12). Oleh karena itu, dalam kurun waktu abad XV hingga XVII, dalam masa pertumbuhan pusat-pusat peradaban Islam, hubungan pesisir dan pedalaman, sesungguhnya terjalin dalam konteks peran laut dan sungai dalam fungsi kontak peradaban yang menempatkan jaringan pelayaran, perniagaan dan Islamisasi menjadi satu kesatuan proses peradaban maritim di Kepulauan Maluku.

Kajian ini bersumber dari sintesis berbagai hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, dalam berbagai tema dan topik penelitian yang beragam, terutama menyangkut penelitian jejak Islamisasi. Dalam berbagai penelitian itu, ditemukan berbagai kenyataan bahwa proses penyebaran Islam dilakukan tidak hanya di wilayah pesisir namun juga pedalaman dan berhubungan pula dalam proses jaringan niaga yang terbentuk. Berdasarkan hasil penelitian sebelumnya, dilakukan analisis dan *review* terhadap informasi dan data yang berhubungan dalam konteks jaringan niaga dan Islamisasi, untuk menemukan data dan informasi terbaru. Oleh karena ini kajian ini lebih banyak disandarkan pada studi pustaka yang diperoleh dari sintesa hasil penelitian. Di samping itu, juga menggunakan data arkeologi hasil penelitian terkini untuk memperkuat penjelasan.

Dalam perkembangannya, analisis diperkuat dengan analogi berbagai sumber historis untuk memperkuat interpretasi. Data penelitian yang digunakan, diperoleh dari hasil penelitian, kurun waktu sejak tahun 2012-2016 dan penelitian yang baru-baru saja dilakukan dalam tahun 2017. Oleh karena itu, penulisan kajian ini mempelajari kembali laporan hasil penelitian dan berbagai artikel ilmiah sebagai bahan studi pustaka untuk memperkuat penjelasan dalam penulisan ini. Studi pustaka juga dikembangkan untuk memperoleh informasi terkait kajian teoritis

yang berhubungan dengan soal kemaritiman dalam aspek jaringan pelayaran, niaga, Islamisasi, khususnya di wilayah Kepulauan Maluku. Berdasarkan analisis terhadap data penelitian dan berbagai studi pustaka sumber-sumber sejarah, maka kajian ini pada intinya melihat hubungan antara pelayaran, perniagaan, Islamisasi baik yang melibatkan wilayah pesisir maupun pedalaman sehingga penekanan kajian ini adalah tentang peran laut dan sungai dalam dunia kemaritiman wilayah Kepulauan Maluku, terutama pada episode pertumbuhan pusat-pusat peradaban Islam.

## **Hasil dan Pembahasan**

### **1. Laut dan Pelabuhan dalam Jaringan Niaga dan Islamisasi di Maluku**

Proses peng-Islam-an wilayah-wilayah seberang di wilayah Maluku selain karena ekspansi kekuasaan, juga dibarengi dengan agenda-agenda perluasan perdagangan (perniagaan) akibat persaingan kerajaan untuk menguasai jaringan ekonomi. Eksistensi kekuasaan Islam terutama di wilayah Maluku, tak bisa dilepaskan dari kegiatan perdagangan, hal ini mengingat penyebaran pengaruh Islam salah satunya dimulai melalui aktivitas niaga oleh para saudagar muslim, meskipun sebagian ahli berpendapat, perdagangan tak bersangkutan paut langsung dengan Islamisasi. Perluasan ekonomi melalui jaringan perniagaan, adalah juga salah satu strategi para mubaligh dalam memperluas atau penyebaran Islam (Ricklefs 2008:37-38). Wilayah Maluku Utara, diwakili oleh Ternate dan Tidore dikenal sebagai pusat penghasil cengkeh, sebagai hasil dari pengembangan cengkeh yang berjalan cepat pada akhir abad XV dan XVI, Ternate dan Tidore diakui sebagai pusatnya Maluku. (Andaya 2015:95) menyebut di luar wilayah Ternate dan Tidore disebutkan sebagai dunia pinggiran Maluku.

Pada abad pertengahan telah terjalin hubungan dagang yang cukup erat antara Arab Selatan, khususnya Muskat, Teluk Persia dan Nusantara. Dapat dikatakan bahwa para navigator dan saudagar Arablah yang telah memperkenalkan Islam di Nusantara. Sejumlah orang Arab telah menetap di pelabuhan-pelabuhan penting Nusantara dan beberapa di antaranya bahkan mempunyai pengaruh yang kuat atas masa depan politis golongan-golongan pribumi dan pendirian koloni-koloni Arab (Berg 2010:95). Dari penjelasan Berg tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengenalan Islam di Nusantara, dilalui melalui jalan dagang, hal ini karena para saudagar Arab (Islam) memperkenalkan Islam sekaligus dalam upaya melakukan aktivitas perdagangan (Handoko 2013:19). Proses perdagangan yang berlangsung telah

memperkuat eksistensi Islam di Nusantara. Tjandrasamita menjelaskan, munculnya jalur perdagangan sejak masa awal telah memicu terjalannya jaringan perdagangan dan pertumbuhan serta perkembangan kota kesultanan dengan bandarnya sejak abad XIII-XVIII (Tjandrasamitha 2009:39). Tumbuhnya pusat-pusat peradaban dunia, menimbulkan munculnya jaringan perdagangan untuk memenuhi kebutuhan terhadap berbagai komoditi, yang menempatkan rempah sebagai komoditi utama perdagangan dunia (Lapian 2001:39).

Selain tumbuhnya pusat peradaban Islam di Maluku Utara, yang diwakili oleh Ternate, Tidore, Jailolo dan Bacan, di wilayah selatan Kepulauan Maluku atau yang saat ini sebagai wilayah Provinsi Maluku, soal jaringan perdagangan Islam, setidaknya juga telah dikuasai dengan muncul dan berdirinya Kerajaan Islam Hitu. Pada abad XV, Kerajaan Hitu menjadi pusat penyiaran Islam di Ambon. Pengaruh Islam di tanah Hitu menyebar hingga ke Saparua tepatnya kerajaan Iha (Syaranamual dan Pattikayhatu 1997:30; Tim Penelitian 2012:115; Handoko 2016:61). Tak hanya sebagai pusat penyebaran Islam, Kerajaan Hitu bahkan juga menjadi pelabuhan niaga yang penting pada masa itu. Para pelaut dan saudagar dari seluruh Kepulauan Nusantara dan Asia Tenggara berdatangan dan menyinggahi Kerajaan Hitu. Lebih dari, Hitu bahkan tercatat sebagai pusat niaga di wilayah Kepulauan Maluku, mekipun gerak perdagangan dimulai dari Ternate (Syaranamual dan Pattikayhatu 1997:31). Demikian, bersamaan dengan puncak berkembangnya Islam, seiring itu pula perdagangan juga semakin berkembang di Kerajaan Hitu. Dengan demikian, strategi perdagangan semakin menguatkan penyebaran Islam di Maluku. Dari bandar-bandar yang telah dikuasai Islam maka agama dan perdagangan berkembang.

Kepulauan Maluku terletak di tengah-tengah jalur perdagangan dunia dan jaringan pelayaran yang melintasnya. Letak geografis Maluku yang didukung oleh iklim tropis telah memungkinkan datangnya para saudagar dari Eropa dan Tiongkok. Dalam *Hikayat Tanah Hitu* beberapa kali diceritakan mengenai pelayaran Jamilu dan sanak keluarganya ke Jepara di Jawa untuk mengadakan perdagangan dan pelayaran. Tampaknya sejak awal abad XVI Hitu menjadi pelabuhan utama dan pelabuhan-pelabuhan lainnya di Seram Timur dan Kepulauan Seram Laut dan Gorom mengacu pada Hitu sebagai *Feeders*; Karena adanya hubungan antara Seram Laut dan Gorom dengan Kepulauan Kei, Aru dan Tanimbar maka kedua gugusan pulau tersebut itupun berkaitan secara tidak langsung dengan Hitu untuk menyalurkan hasil-hasil lautnya (Pattikayhatu 2010:8; Pattikayhatu 2012:6).

Dalam soal hubungan dagang terdapat petunjuk bahwa hubungan pelayaran dan perdagangan antara orang-orang Muslim baik dari Arab maupun dari daerah Timur Tengah seperti Iran dan lainnya serta Gujarat, Samudera Pasai, Malaka dengan pesisir utara Jawa pada zaman Majapahit maka kemungkinan besar orang-orang Muslim itu di antaranya sudah ada yang berhubungan langsung dengan daerah Maluku. Kedudukan dan peranan Maluku dengan kepulauannya seperti Ternate, Tidore, Bacan, Makian, Ambon dan lainnya sebagai daerah rempah-rempah yang amat penting untuk mencari keuntungan dalam perdagangan bahkan pertarungan politik di antara bangsa barat antara lain Portugis, Spanyol dan Belanda. Kepulauan Ternate dan Tidore sebelum kedatangan bangsa barat telah terlebih dahulu didatangi orang Tionghoa, Arab, Timur Tengah, Asia Tenggara seperti Melayu untuk melakukan perdagangan (Ricklefs 2008:27-33). Maluku sekitar abad XV sudah dicantumkan dalam berita pelayaran yaitu *Shun Feng Shiang Sung* yang merupakan pedoman untuk pelayaran yang diperkirakan oleh J. Needham berasal dan tahun 1430. Melalui jalur perdagangan bagian timur disebutkan berturut-turut dan Chuan-Chou ke Kepulauan Pascadores lalu menyusuri Taiwan, Luzon dan Lubang ke Nindoro. Sebelah selatan dari Nindoro ada jalan lintas yang menuju Mindanau dan Maluku dari jalur pelayaran timur dilanjutkan ke Busuanga dan dari sini ada jalan pintas ke Sutu dan Donggala. Jaringan pelayaran dan perdagangan antara Kepulauan Maluku dengan Majapahit sudah berjalan dengan baik. Pelabuhan-pelabuhan yang berada di bawah kekuasaan Majapahit adalah tempat mengimpor dan mengeksport komoditi-komoditi antara lain Tuban, Gresik, Sedayu, dan Jaratan. Pelabuhan-pelabuhan tersebut juga berfungsi untuk mengumpulkan rempah-rempah dari daerah Maluku dan Banda (Ricklefs 2008:32; Pattikayhatu 2010:5; Pattikayhatu 2012:3).

Dalam *Hikayat Tanah Hitu* dikemukakan bahwa pusat perdagangan di Hitu muncul berangsur-angsur antara tahun 1460-1490. Sebelum itu nampaknya telah ada bandar-bandar niaga di berbagai tempat. Hal itu tersirat dari kisah-kisah dari *Hikayat Tanah Hitu* mengenai asal-usul empat penguasa Perdana Hitu, yaitu di wilayah Selanbinaur yang meliputi Kepulauan Seram Laut dan Gorom (Manusama 1973;1977). Jika merujuk pada hasil temuan keramik, tampak bahwa sejak abad XIV-XVI, pertukaran produk lokal dengan keramik sudah sangat masif. Hasil penelitian Latinis (1999:104-5) bahkan telah mengidentifikasi adanya keramik Thailand, Vietnam dan Tiongkok pada periode abad XIII-XV. Hal itu menjelaskan dengan puncak berkembangnya Islam, seiring itu pula perdagangan juga semakin

berkembang di Kerajaan Hitu. Dengan demikian, peran laut dan bandar di pusat kekuasaan Islam, sangat penting dalam jaringan niaga dan perluasan Islam ke wilayah-wilayah terpencil.

Prinsip laut sebagai penghubung, dalam perjalanan sejarah panjang peradaban maritim di Kepulauan Maluku, telah menghubungkan berbagai wilayah baik dalam lingkup Kepulauan Maluku dengan wilayah lain Nusantara bahkan dengan pihak asing. Hubungan laut dan antarpulau dalam proses perdagangan jarak jauh, bersama itu pula tumbuh pusat-pusat peradaban di berbagai wilayah di kawasan Kepulauan Maluku. Dalam jelajah zaman antara periode XV sampai XVII, bersamaan dengan tumbuhnya peradaban-peradaban Islam di Maluku, menempatkan berbagai wilayah penting di pesisir tumbuh menjadi pusat-pusat peradaban Islam, yang saling berelasi baik dalam konteks hubungan niaga atau ekonomi, bahkan hubungan ideologi dan politik.

## **2. Pedalaman dan Daerah Aliran Sungai dalam Jaringan Niaga dan Islamisasi**

Di Wilayah Maluku Utara, selain Ternate, Tidore, Bacan dan Jailolo yang terkenal dengan sebutan aliansi kerajaan *Moluko Kie Raha*, sesungguhnya ada beberapa wilayah lain yang perlu dihadirkan, yang selama ini tidak banyak dibahas dalam berbagai studi historiografi Islam di Maluku. Wilayah itu dalam konteks lingkungan memiliki karakteristik yang berbeda dengan wilayah empat kerajaan yang disebutkan di atas, yang dikenal sebagai kerajaan pantai. Di Pulau Halmahera, dari penelitian arkeologis yang sudah dilakukan Tanah Kao dan Loloda, pada masa lampau mungkin mewakili pusat peradaban Islam di wilayah pedalaman dan terletak di Daerah Aliran Sungai.

Data arkeologi terbaru, ditemukan situs pemukiman di pedalaman wilayah Kao. Pemukiman tersebut berada di DAS Aer Kalak. Tampaknya moda transportasi sungai adalah yang paling berperan dalam jaringan perdagangan sekaligus penyebaran kekuasaan Islam Ternate (Tim Penelitian 2014:28; Handoko dkk. 2016:39). Di wilayah itu, adanya ragam makam kuno Islam di wilayah pedalaman Kao, dan himpunan temuan keramik di situs pemukiman yang dekat kompleks makam, membuktikan bahwa jaringan perdagangan Islam, telah mencapai daerah pedalaman Pulau Halmahera, selain menyebarkan Islam, juga sekaligus mengembangkan aktivitas niaga dalam hal ini memasarkan komoditi dan mungkin juga menukarkan

dengan produk lokal (Tim Penelitian 2014:70; Handoko dkk. 2016:48; Handoko 2017:106).

Bagaimana sesungguhnya proses barang atau komoditi dari pesisir hingga berada di daerah pedalaman? Beberapa studi menyebutkan transportasi sungai merupakan moda transportasi ke daerah pedalaman (Bronson 1977; Barbara Andaya 1988; 1993; Kathirithamby-Wells 1993), selain jalur darat, seperti studi yang telah dilakukan di Sumatera (Miksic 1979, dalam Nayati 2005:8). Interaksi perdagangan antara daerah pedalaman dan pantai telah dipelajari oleh Miksic (1979), J. Drakard (1982), Mckinnon (1984), Barbara Andaya (1988; 1993), dan Kathirithamby-Wells (1993). Semua studi ini menjelaskan interaksi antardaerah pedalaman dan bagaimana orang-orang membawa produk hutan mereka ke pusat niaga di pesisir atau pantai. Studi itu menganalisis peran sungai sebagai medium hubungan antara pantai dan daerah pedalaman (Nayati 2005:12).

Sesungguhnya produk asing sangat penting membantu membuktikan adanya kontak antaralokal dengan daerah luar, melalui proses perdagangan baik dengan pihak asing maupun antaralokal dalam wilayah Maluku. Untuk penjelasan ini, catatan Miksic (1981) sangat berharga untuk dipelajari. Miksic mencatat setidaknya ada tiga pola distribusi komoditi dalam proses perdagangan (pertukaran barang) yakni: *pertama*: pengambilan langsung (*direct acces*), yakni antara pihak pengambil bahan dari suatu tempat asal bahan kepada pihak penerima bahan komoditi di tempat tertentu untuk menerima barang. *Kedua*: pertukaran antara dua orang (*reciprocity*), pertukaran yang terjadi antara pihak penerima dengan pemberi yang dapat berlangsung pada tempat pemberi atau penerima atau juga pada batas antar wilayahnya. *Ketiga*: pola penyaluran kembali (*redistribution*), yakni bahan atau komoditi dari pedalaman diterima oleh orang pusat, biasanya raja di ibukota yang kemudian menyalurkannya kembali kepada orang-orang dipesisir. Dengan demikian antara orang pesisir dan pedalaman tidak bertemu langsung. Pola ini menurut Micksic yang banyak terjadi di Indonesia pada masa berkembangnya kerajaan-kerajaan (1981:10-11). Apa yang dituliskan oleh Miksic (1981) nampaknya benar-benar dapat digambarkan seperti yang terungkap dalam tulisan Nayati (2005:12) yang menyebutkan bahwa pada abad XVI-XIX Syahbandar dan para bangsawan/penguasa memainkan peran penting dalam distribusi barang dari pesisir ke pedalaman, contoh di Gresik, Banten, Ternate, Tidore, dan Aceh.

Ditemukannya data keramik di pedalaman, dapat diinterpretasikan bahwa proses perdagangan pada masa lampau juga melibatkan para saudagar lokal di pedalaman. Proses yang terjadi kemungkinan adalah saudagar-saudagar lokal di pedalaman menukarkan barang atau komoditi lokalnya dengan keramik baik melalui saudagar asing, maupun saudagar lokal di pesisir. Dengan demikian tegas sekali, data arkeologi seperti keramik sangat penting peranannya sebagai bahan untuk menjelaskan aktivitas perdagangan lokal pada masa lampau (Handoko 2007:101). Tourn (1918:199) mencatat bahwa komoditi perdagangan bagi orang-orang pedalaman utamanya di Pulau Seram adalah damar. Biasanya komoditi ini mereka tukar dengan kebutuhan seperti garam yang dihasilkan dari pesisir. Di wilayah pesisir utara Seram (Wahai) kelapa juga merupakan komoditi perdagangan, selain tembakau dan hasil kerajinan seperti, jaring, tali dan tikar. Orang pedalaman menggunakan parang dan pisau yang didatangkan dari luar daerah mereka. Bagaimanapun bukti interaksi melalui perdagangan bangsa asing dengan penduduk pedalaman nampaknya dapat dijejaki berdasarkan data arkeologi. Keramik porselin menjadi bukti, karena ditemukan tidak hanya di daerah pesisir namun juga di wilayah pedalaman dan DAS. Temuan-temuan keramik dapat menjadi petunjuk berharga untuk melihat aktivitas perdagangan antara pihak asing dengan saudagar lokal, saudagar lokal antar pulau atau daerah niaga di lingkup lokal Kepulauan Maluku maupun antara pusat niaga di daerah pesisir dengan daerah pedalaman (Handoko 2007:103).

Penelitian baru-baru ini di pedalaman Halmahera Utara dan Halmahera Barat, tampaknya membuktikan penjelasan tersebut. Di pedalaman Kao, ditemukan situs pemukiman yang kompleks, selain situs pemukiman, lokasi bekas masjid kuno lengkap dengan tinggalan umpak-umpak masjid, sebaran makam kuno dan berbagai artefak di permukaan tanah dan hasil ekskavasi seperti keramik, tembikar, kaca, manik-manik membuktikan bahwa di wilayah tersebut menjadi pusat peradaban dan jalur niaga. Berdasarkan penelitian itu, dalam konteks Islamisasi, wilayah Tanah Kao, yang selama ini tidak muncul dalam historiografi lokal sebagai pusat penyiaran Islam, tampaknya memberikan informasi baru, bahwa di wilayah Halmahera Utara, kedudukan Kerajaan Moro, tidak lepas peranan dari wilayah Tanah Kao sebagai wilayah pusat Islamisasi, bagian dari kekuasaan Ternate (Tim Penelitian 2014; Handoko dkk. 2016). Situs pemukiman kampung tua Kao, terletak di tepi sungai pertemuan Sungai Ake Jodo dan Sungai Aer Kalak, di pedalaman wilayah Kecamatan Kao, Kabupaten Halmahera Utara.

Dalam masa perkembangan Islam, wilayah Tanah Kao, selain merupakan vassal dari kekuasaan Islam Ternate, namun sekaligus pula menjadi pusat peradaban Islam di wilayah Halmahera Utara. Makam Syekh Manyur dipercaya penduduk setempat sebagai mubaligh pertama berasal dari Bagdad (masyarakat menyebutnya *Buqudad*), Persia yang menyebarkan Islam di wilayah itu. Selain makam Syekh Manyur, dengan tipologi makam dan nisan sederhana, juga ditemukan makam-makam kuno lain yang kompleks dan juga umpak-umpak masjid, serta sebaran artefaktual keramik dan kaca menjadi bukti bahwa intensitas pemukiman cukup padat dan juga terbentuk jaringan niaga di wilayah itu. Diperkirakan pada masa lampau, kapal dagang masuk melalui muara Sungai Ake Jodo untuk memasuki wilayah pemukiman itu. Sungai Ake Jodo memungkinkan bagi lalu lalang kapal-kapal niaga (Tim Penelitian 2014:75; Handoko dkk; 2016:52; Handoko 2017:106).

Di wilayah Halmahera Utara, pada umumnya adalah penghasil sumber daya pangan untuk memasok kebutuhan pokok ke Ternate (Naping 2013; Amal 2010). Penelitian di wilayah Kao, pada umumnya Kao dan wilayah Halmaera Utara lainnya, adalah penghasil beras dari padi ladang dan sagu. Kebutuhan ini selain untuk memenuhi masyarakat setempat, ternyata juga menjadi pasokan untuk kebutuhan di pusat Islam di Ternate. Hasil penelitian memperlihatkan, khususnya di wilayah Tanah Kao, hingga saat ini tradisi padi ladang masih berlangsung dan juga penghasil sagu yang melimpah (Tim Penelitian 2014:74; Handoko dkk. 2016:481). Di wilayah itu, hingga sekarang masih dijumpai penduduk menghilir batang-batang sagu, dari hulu ke wilayah pemukiman di hulir/muara. Demikian pula, bercocok tanam padi ladang, meskipun saat ini hanya untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga saja. Data arkeologi lainnya yang cukup signifikan di wilayah ini ditemukan di DAS Mede, di Desa Ruko, sebuah situs pemukiman, dan sekaligus digunakan sebagai benteng pertahanan Portugis sebelum memindahkan pusat pertahanannya Kerajaan Moro di Mamuya. Di lokasi situs, hasil survei juga menemukan adanya lesung batu, merupakan salah satu perkakas sehari-hari masyarakat di wilayah tersebut. Bukti lesung itu mengkonfirmasi catatan sejarah meskipun disertai mitos soal adanya aktivitas pertanian ataupun pengolahan padi ladang di wilayah tersebut, keterangan penduduk bahwa pada masa lampau, aktivitas menumbuk padi sering dilakukan di wilayah pemukiman itu (Naping 2003; Tim Penelitian 2014; Handoko dkk. 2016). Fakta arkeologi adanya lesung batu tampaknya memberi informasi berharga yang patut ditindaklanjuti tentang peran Situs Ruko dalam sejarah lokal di Halmaera Utara,

terutama perannya dalam penyedia bahan makanan pokok, padi ladang bagi suplai kebutuhan Kerajaan Ternate maupun daerah sekitarnya. Terdapat sumber informasi yang menjelaskan bahwa pada masa lampau, Moro merupakan penghasil beras terbesar di Maluku, karenanya menjadi gudang pangan, beras, ikan, sagu, daging yang memasok kebutuhan ke Ternate (Amal 2010:208). Dengan demikian, bukti hubungan dagang dan Islamisasi antara wilayah kekuasaan Islam di pesisir (Ternate) dengan wilayah lainnya sebagai wilayah (Tanah Kao) telah berlangsung intensif, dan jalur sungai merupakan sarana transportasi yang paling efektif menghubungkan keduanya.

Selain Kao di Halmahera Utara, hal yang sama juga pemukiman di DAS Akelamo, Halmahera Barat. Berdasarkan bukti-bukti arkeologi, di situs DAS Akelamo menunjukkan pemukiman yang diperkirakan berlangsung sejak masa prakolonial, temuan makam kuno Islam dan sebaran keramik, tembikar baik survei maupun ekskavasi menunjukkan bahwa pemukiman di DAS tersebut berlangsung intensif. Selain itu, mengingat lokasi yang strategis dan hasil komoditi kopra yang berlimpah, wilayah itu bahkan menjadi ajang perebutan berbagai pihak baik antara Ternate, Tidore, Jailolo yang melibatkan pihak kolonial baik Portugis, Spanyol dan Belanda. Pihak kolonial kemudian mendirikan benteng di lokasi itu, yang dikenal dengan Benteng Sabuga (Mansyur 2006:10; Tim Penelitian 2006:12; Handoko 2010:16).

Selain pedalaman Kao dan DAS yang sudah disebutkan diatas, hasil penelitian arkeologi terkini untuk melacak jejak Kerajaan Loloda di bagian utara Halmahera Barat, juga menemukan bukti-bukti bahwa Kerajaan Loloda sesungguhnya adalah kerajaan Islam di wilayah DAS Soa Sio, Loloda, Halmahera Barat (Tim Penelitian, 2017:12). Dalam berbagai sumber sejarah, Loloda dianggap sebuah kerajaan Islam yang hilang. Pada masa lampau selain *Moluko Kie Raha*, yakni aliansi empat Kerajaan Islam di Maluku Utara, yakni Ternate, Tidore, Bacan dan Jailolo sesungguhnya ada satu lagi kerajaan Islam, yang dikenal dengan Kerajaan Loloda. Kerajaan ini hilang akibat perang Loloda tahun 1908. Faktor persaingan dengan pihak kolonial dalam hal ini Portugis dan Belanda, menyebabkan kekuasaan Loloda semakin memudar dan hilang, dan dalam sebuah perjanjian yang disebut “Perjanjian Moti” tentang konfigurasi pemimpin-pemimpin kerajaan di Maluku “*Motir Staten Verbond*” Kerajaan Loloda tidak dimasukkan dalam konfigurasi tersebut. Loloda merupakan kerajaan yang menganut Islam sejak abad XVII, kerajaan itu berpusat

di negeri Soa Sio, di tepi Sungai Loloda (Amal 2010; Mappanawang 2012:63,143; Mansyur 2013:65; Rahman 2015:208-209). Menurut tradisi tutur, lima kerajaan Islam Ternate, Tidore, Bacan, Jailolo dan Loloda dikenal dengan sebutan *Moluko Kie Romtuha*. Namun akibat kalah bersaing dengan pihak kolonial, maka pada awal abad XX, kerajaan ini ‘hilang’, dan pusat kerajaan ditinggalkan penduduknya menyebar ke daerah-daerah lain. Meski demikian, bukti-bukti arkeologi menunjukkan bahwa kemungkinan Kerajaan Loloda, sudah ada pada kisaran abad XV. Hasil penelitian arkeologi ditemukan jejak-jejak Kerajaan Loloda di tepi Sungai Soa Sio, penduduk menyebutkan sebagai Soa Sio lama, letak pusat Kerajaan Loloda. Bukti pelacakan arkeologi tentang Kerajaan Loloda di situs Soa Sio Lama di DAS Soa Sio atau Sungai Loloda, ditemukan struktur, berupa susunan batu yang diduga sebagai sisa-sisa kedaton Loloda, yang diperkuat oleh adanya ubin bata merah di lokasi tersebut. Selain itu ditemukan pula sebaran keramik baik dari masa Dinasti Ming (XVI-XVII), Qing (XVII-XIX), Eropa (XIX-XX), bahkan ditemukan pula mangkuk Thailand Swangkhalok (XIV-XVI), dan juga artefak-artefak lain. Meskipun data arkeologi yang ditemukan masih minim, namun dari aspek lingkungan dan daya dukung lainnya, dapat diduga, lokasi itu sebagai bekas pemukiman pusat Kerajaan Loloda sebagaimana yang dituliskan dalam teks sejarah dan tradisi tutur masyarakat setempat (Handoko 2017:16).

Demikian, peran sungai sangat menentukan sebuah pemukiman di dalam pedalaman dapat berkembang mengikuti arus dinamika hubungan pelayaran dan perdagangan antar wilayah, menjadi vasal kekuasaan dari pusat kekuasaan di pulau seberang, sekaligus sebagai pusat penyebaran Islam untuk wilayah sekitarnya dalam daratan pulau yang sama.

## **Penutup**

Laut dan sungai sebagai media penghubung antar pulau dan pesisir dengan pedalaman, memiliki peran vital yang mendorong tumbuhnya peradaban-peradaban di wilayah Kepulauan Maluku. Pada abad XV-XVII, adalah episode penting meluasnya jaringan pelayaran dan perniagaan, sekaligus perluasan agama Islam dari pusat-pusat peradaban di Kepulauan Maluku. Peradaban maritim Kepulauan Maluku, menghadirkan pusat-pusat niaga dan pelayaran, selain berhubungan karena faktor sosial ekonomi dalam hal ini perdagangan juga relasi ideologi dan politik, karena tumbuhnya peradaban dipicu oleh jaringan pelayaran dan perniagaan, dan

dalam waktu bersamaan juga diaspora kultural dan agama Islam dari pusat-pusat kekuasaan.

Hasil penelitian, menunjukkan bahwa wilayah Kepulauan Maluku, adalah tipikal wilayah geopolitik dan geokultural yang memberikan gambaran bahwa relasi laut dan sungai, pesisir dan pedalaman, pusat dan wilayah seberang atau wilayah pinggiran kekuasaan Islam, saling jalin menjalin sebagai bagian integral proses panjang sejarah budaya terbentuknya jaringan niaga dan sekaligus jaringan Islamisasi. Berbagai hasil penelitian arkeologi mampu menjelaskan tentang jaringan niaga dan proses tumbuh kembangnya peradaban yang kadangkala tidak tersurat dalam teks sejarah. Pusat peradaban Islam, direpresentasikan oleh kerajaan pesisir, menyebarkan pengaruhnya melalui laut dan pelabuhan di pulau seberang dan kemudian juga menyebar ke daerah pedalaman atau wilayah pinggiran. Tumbuhnya peradaban di wilayah pesisir, dalam episode Islamisasi, menyebabkan jaringan pelayaran dan perdagangan semakin meluas ke wilayah pedalaman, yang dihubungkan melalui sungai besar. Kadangkala wilayah vasal kekuasaan Islam di wilayah pulau seberang dari pusat kekuasaan, baik di pesisir maupun pedalaman berkembang pula menjadi pusat peradaban bagi wilayah lainnya dalam daratan pulau yang sama.



### Daftar Pustaka:

- Ambary, Hasan Muarif. 1998. *Menemukan Peradaban. Arkeologi dan Islam di Indonesia*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu.
- Amal, Adnan M. 2010. *Kepulauan Rempah-rempah Perjalanan Sejarah Maluku Utara 1250-1950*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Andoyo, Leonard Y. 2015. *Dunia Maluku Indonesia Timur pada Zaman Modern Awal*. Yogyakarta, Ombak
- Berg, L.W.C van den. 2010. *Orang Arab di Nusantara*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Handoko, Wuri. 2007. "Aktivitas Perdagangan Lokal Maluku: Tinjauan Awal Berdasarkan Data Keramik dan Komoditi", dalam *Kapata Arkeologi* 3 (5). Ambon: Balai Arkeologi Ambon.

- . 2013. “Perniagaan dan Islamisasi di Wilayah Maluku“, dalam Majalah Arkeologi *Kalpataru* 22 (1):17-29. Jakarta. Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- . 2016. Islam Negeri Kaitetu: Relasi Islam, Adat dan Pemerintahan Lokal. Tesis Magister. Program Pascasarjana Program Studi Sosiologi. Universitas Pattimura.
- Handoko, Wuri, dkk. 2016. Tanah Kao: Menguak Identitas Asal Usul Komunitas, Sejarah dan Peradaban Islam di Halmahera Utara. Ambon.
- Handoko, Wuri, dkk, 2017. Penelitian Arkeologi: Melacak Jejak Kerajaan Loloda di Halmahera Barat. Ambon: Balai Arkeologi Maluku.
- Lapian, A.B. 2010. “Wilayah Maluku dalam Konteks Perdagangan Internasional Masa Lampau dan Globalisasi“, makalah dalam *Seminar Nasional Sail Banda 2010*. Ambon 2Agustus 2010. Balai Arkeologi Ambon.
- . 2011. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut. Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Latinis, Kyle. 1999. *Subsistence System Diversification in Southeast Asia and the Pacific: Whre Does Maluku Fit? A Disstertation Submitted to the Graduate Divison of the University of Hawai’i in partial Fulsillment of the Requirement for the Degree of Doctor of Philosophy in Anthropology*.
- Leirissa, R. Z. 1980. “Maluku Tengah dalam Abad Ke-19“, dalam *Prisma* no. 8 Agustus Tahun IX.
- . 2001. “Jalur Sutera: Integrasi Laut-Darat dan Ternate sebagai Bandar di Jalur Sutera“, dalam M.J. Abdulrahman, *dkk.* (ed). *Ternate: Bandar Jalur Sutera*. Ternate: LinTas (LembagaInformasi dan Transformasi Sosial).
- Mansyur, Mustafa. 2013. “Transformasi Politik di Loloda, Maluku Utara (1808-1894)“. *Tesis*. PPS-Unpad. Bandung.
- Mansyur, Syahrudin. 2006. Penelitian Arkeologi di Wilayah Kecamatan Sahu Selatan dan Sahu Barat Kabupaten Halmaera Barat. Laporan Peneliti Ambon: Balai Arkeologi Ambon. Tidak terbit.
- Manusama. J. Z. 1973. Sekelumit Sejarah Tanah Hitu. Bunga Rampai Sejarah Maluku (1). Jakarta: Lembaga Peneliti Daerah Maluku.

- Manusama, J. Z. 1977. *Historie en Sociale Structur van de Ambon, einlanden in het algemeen en van Uli Hitu het bijzonder midden der zekentiende eevw.* Disertasi Leiden: Rijks Universitet
- Mappanawang, Arend, L. 2012. *Loloda Kerajaan Pertama Moluccas (Sejarah Kerajaan Loloda)*. Tobelo: Yayasan Medika Mandiri Halmahera.
- Miksic, John N. 1981. "Perkembangan Teknologi, Pola Ekonomi dan Penafsiran Data Arkeologi di Indonesia", dalam *Majalah Arkeologi* IV:1-2. Jakarta: Lembaga Arkeologi. Fakultas Sastra Universitas Indonesia.
- Naping, Hamka dkk. 2013. *Halmahera Utara, Sejarah Perkembangan Peradaban di Bumi Hibua Lamo*. Kerja sama Fakultas Sosial Politik Univeritas Hasanuddin, Pemerintah Kabupaten Halmahera Utara dan Yayasan Bina Generasi Makassar.
- Nayati, Widya 2005 *Social Dynamics and Local Trading Pattern in the Bantaeng Region, South Sulawesi (Indonesia) circa 17<sup>th</sup> century*. A Thesis Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy The Southeast Asian Studies Programme. National University of Singapore.
- Pattikayhatu, John A. 2010. "Bandar Niaga di Perairan Maluku dan Perdagangan Rempah-Rempah", makalah dalam *Seminar Nasional Sail Banda 2010*. Ambon 2 Agustus 2010. Balai Arkeologi Ambon.
- . 2012. "Bandar Niaga di Perairan Maluku dan Perdagangan Rempah-Rempah", dalam *Kapata Arkeologi* 8(1):1-8. Ambon: Balai Arkeologi Ambon.
- Putuhena, Saleh. 1983. "Struktur Pemerintahan Kesultanan Ternate dan Agama Islam", dalam E.K.M Masinambauw (ed). *Halmahera dan Raja Ampat*. Jakarta: Leknas LIPI.
- . 2001. "Proses Perluasan Agama Islam di Maluku Utara", dalam M.J. Abdulrahman, dkk. (eds). *Ternate: Bandar Jalur Sutera*. Ternate: LinTas (Lembaga Informasi dan Transformasi Sosial).
- Rahman, Abdul. 2015. "Struktur Sosial Politik Kerajaan Loloda di Antara Minoritas Islam dan Mayoritas Kristen Abad XVII-XIX", dalam *Al Turas* XXI (2):205-228
- Ricklefs, M.C. 2008. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*. Jakarta: PT Serambi Ilmu Semesta.

- Syaranamual, Pattikayhatu, J.A. 1997. “Sejarah Kerajaan Iha“ Laporan Penelitian. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. Balai Kjian Sejarah dan Nilai Tradisional (tidak terbit).
- Tjandrasasmitha, Uka. 2009. *Arkeologi Islam Nusantara*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia (KPG).
- Tim Penelitian. 2012. “Menelusuri Jejak Peradaban Islam Kerajaan Hitu, Kecamatan Leihitu, Kabupaten Maluku Tengah“, *Laporan Penelitian*. Pusat Arkeologi Nasional. Balai Arkeologi Ambon (tidak terbit).
- . 2014. “Arkeologi Islam di Wilayah Pesisir Timur Kabupaten Halmahera Utara. *Laporan Penelitian*. Ambon: Balai Arkeologi Maluku (tidak terbit).



# LAUT DAN IDENTITAS MASYARAKAT DI KEPULAUAN MALUKU TENGGARA

*Marlon Ririmasse\**

## **Pendahuluan**

*Ibur Riti* demikian masyarakat di Desa Arui Das menyebut benda ini. Sebuah istilah yang dalam bahasa setempat yang berarti ‘wadah logam’. Sebutan ini disematkan pada benda yang dalam arkeologi lebih dikenal sebagai nekara perunggu Dong Son tipe Heger 1.

Demikianlah objek ini pertama kali ditemukan oleh Balai Arkeologi Maluku pada tahun 2014. Ketika itu dilaksanakan penelitian di Kepulauan Tanimbar yang meliputi juga survei ke desa di mana nekara ini disimpan. Ketika itu, kondisi nekara yang bagian bidang pukuhnya telah lepas dan aus, diletakan begitu saja di sudut halaman salah satu rumah dan di bawah terik matahari.

*Ibur Riti*, sejatinya telah menjadi pusaka bersama yang melekat dengan asal-usul masyarakat di Arui Das. Di desa ini, sejarah tutur menyebutkan bahwa nekara ini berasal dari Pulau Masela dan tiba di Pulau Yamdena bersamaan dengan kedatangan para leluhur. Berbekal keberanian dan pengetahuan pelayaran samudera, para pendatang pertama ini mengayuh perahu melintasi lautan untuk mencapai tempat-tempat baru. Sekaligus menjadi bagian dari kisah panjang, persebaran benda-benda pusaka di Maluku.

Nekara serupa juga ditemukan di Kepulauan Kei. Di sana, sebuah nekara Dong Son bertipe Heger I menjadi pusaka masyarakat di Desa Faan, Kei Kecil. Diletakan di tempat terbuka tanpa pelindung, nekara ini dapat dilihat di lokasi yang

---

\* Balai Arkeologi Ambon, Jl. Namalatu Latuhalat, Kecamatan Nusaniwe, Ambon 98117, [ririmasse@yahoo.com](mailto:ririmasse@yahoo.com)

menjadi perkampungan kuno masyarakat Desa Faan. Di tempat ini, bagian badan nekara yang telah terbelah dua, menjadi penanda asal-usul masyarakat. Benda ini menjadi bagian dari sejarah tutur yang menyebutkan mengenai para leluhur yang datang menggunakan perahu dari barat. Menarik bahwa bagian bidang pukul nekara ini, berada di desa lain yang bernama Madwair. Keberadaan bagian objek perunggu ini di dua desa yang berbeda, adalah penanda hubungan kekerabatan antar Desa Faan dan Madwair. Melekat pada ikatan adat ini kewajiban untuk saling mendukung dan melindungi antara masyarakat kedua desa.



Foto 1. Nekara Dong Son Tipe Heger 1 di Desa Arui Das Kepulauan Tanimbar (dok. Pribadi)

Hampir tiga abad silam, Rumphius, ilmuwan Eropa yang menetap di Maluku pada abad XVII, telah menulis mengenai keberadaan benda-benda perunggu di wilayah ini. Salah satu yang disebutkan Rumphius adalah keberadaan benda serupa genderang perunggu, yang ditemukan di Pulau Serua, salah satu pulau paling selatan di Kepulauan Maluku. Ditulis dalam bukunya *Amboinische Rariteitkamer* atau ‘Kamar Benda-Benda Antik dari Ambon’, Rumphius menjelaskan mengenai keberadaan nekara yang melekat dengan kepercayaan masyarakat setempat yang meyakini, bahwa benda langka tersebut diturunkan dari langit bersamaan dengan badai guntur. Meski Rumphius sendiri tidak pernah mencapai Pulau Serua, catatan ini

menjadi sumber kolonial paling mula tentang kepurbakalaan di Indonesia. Sekaligus menegaskan, persebaran benda-benda perunggu asal Asia Tenggara Daratan di Kepulauan Maluku.



**Foto 2. Nekara di Desa Faan Kepulauan Kei  
(dok. Pribadi).**

Keberadaan benda budaya berciri Dong Son di Kepulauan Maluku memang merupakan sebuah potret sejarah budaya yang menarik. Hadirnya benda-benda langka ini menjadi cermin, kedudukan Maluku, dalam geografi besar kawasan kontak dan interaksi di Nusantara dengan tempat-tempat yang menjadi sumber produksi benda-benda langka bernilai tinggi seperti objek perunggu Dong Son. Keletakan Maluku yang berada pada lingkaran luar paling timur Kepulauan Asia Tenggara, ternyata tidak menjadi penghalang bagi persentuhan dengan dunia luar. Karakteristik wilayahnya

yang dibentuk oleh taburan pulau-pulau kecil dalam bentang luas lautan, juga tidak menghalangi, luasnya persebaran benda-benda impor bernilai tinggi di kepulauan ini pada masa lalu. Suatu keadaan yang kemudian menegaskan bahwa bentang luas laut dan wilayah perairan di Maluku, bukanlah hambatan, namun telah menjelma menjadi jembatan yang membangun peradaban wilayah ini di masa silam; sekaligus membentuk jati diri masyarakat yang memaknai laut sebagai beranda kehidupan.

### **Selintas tentang Kepulauan Maluku Tenggara**

Wilayah Kepulauan Maluku memang menjadi salah satu kawasan yang memiliki profil sejarah budaya bahari yang kompleks (Lapian 1996; 2009; Ballard *et. al.* 2003; Manguin 1986; Ririmasse 2010). Wajah sejarah budaya wilayah ini kiranya tidak dapat dilepaskan dari profil geografis kawasan yang dibentuk oleh bentang luas lautan dengan gugus pulau yang kompleks; garis pantai dalam kawasan yang panjang dan rumit; serta karakter geografis perairan strategis dengan wilayah perairannya yang dinamis. Kompilasi ketiga faktor dimaksud, setidaknya telah menjadi landasan yang membentuk hubungan antara masyarakat (pesisir dan kepulauan) dengan laut dalam kawasan ini. Bagi sebagian besar masyarakat di Kepulauan Maluku, laut adalah sumber kehidupan dan wahana yang menyatukan dengan dunia luar. Laut tidak dipandang sebagai hambatan, namun mewujudkan menjadi jembatan yang mengantar masyarakat di kawasan ini ke dalam interaksi dengan dunia luas. Kelekatan dengan laut kemudian mewujudkan secara budaya dalam sejarah dan tradisi bahari baik yang sifatnya bendawi pun non-bendawi. Secara khusus fenomena ini tampil dengan begitu dominan dalam wajah sejarah budaya masyarakat di pulau-pulau yang berada di belahan tenggara Kepulauan Maluku. Kawasan yang menjadi perhatian dalam tulisan ini.

Maluku Tenggara adalah gugus kepulauan yang membentang lebih dari 1.000 km antara Timor hingga Papua (Le Bar 1976; Ririmasse 2010). Secara administratif saat ini terdapat lima pemerintah kota dan kabupaten yang merupakan bagian dari Provinsi Maluku yaitu Kota Tual, Kabupaten Maluku Tenggara, Kabupaten Kepulauan Aru, Kabupaten Maluku Tenggara Barat dan Kabupaten Maluku Baratdaya. Terdapat dua laut utama yang menjadi batas geografis dan wilayah interaksi kawasan kepulauan ini, yaitu Laut Banda dan Laut Arafura. Keberadaan kedua laut ini sejatinya merupakan bagian dari himpunan laut, selain Laut Seram,

Laut Halmahera dan Laut Maluku yang terletak lebih ke utara, dan menyatukan Kepulauan Maluku sebagai kawasan batas paling timur zona transisi Wallacea.

Laut Banda dikenal sebagai salah satu laut terdalam di wilayah Asia Tenggara. Keberadaan Laut Banda menjadi penting karena perannya sebagai zona interaksi yang menghubungkan pulau-pulau di Maluku bagian tengah dan Maluku Tenggara yang memiliki peran strategis sebagai kawasan penghasil komoditi eksotik utamanya rempah-rempah. Laut Arafura juga dipandang strategis karena menjadi kawasan antara yang menyekat Kepulauan Maluku Tenggara sebagai salah satu zona terluar Wallacea dan Asia dengan wilayah tetangga mencakup Papua dan Australia. Laut Arafura juga menjadi penting karena berperan sebagai zona interaksi dalam kaitan perdagangan komoditi eksotik khas kawasan ini seperti bulu burung cendrawasih dan terutama mutiara yang bersumber dari perairan sekitar Kepulauan Aru. Di antara kedua laut utama ini Kepulauan Maluku Tenggara membentang sebagai zona antara.

Para penggiat studi budaya cenderung membagi Kepulauan Maluku Tenggara atas dua bagian, yaitu gugus kepulauan sebelah timur di mana terdapat himpunan kepulauan yang sudah cukup dikenal seperti Tanimbar, Kei, dan Aru serta gugus kepulauan sebelah barat yang dibentuk antara lain oleh himpunan kepulauan yang lebih kecil seperti Babar, Leti Moa Lakor hingga Kisar dan Wetar (de Jonge dan van Dijk 1995). Himpunan kepulauan di belahan timur secara historis lebih terhubung dengan dunia luar, utamanya karena wilayah-wilayah ini memiliki aneka komoditi khas yang cukup dicari pasar regional. Kepulauan Aru memiliki komoditi seperti mutiara dan bulu burung cendrawasih, sementara Kei dan Tanimbar merupakan kawasan penghasil tenun, perhiasan, perahu hingga budak. Sebaliknya, dinamika kontak dan interaksi gugus pulau di sebelah barat cenderung minimal. Rekam historis perdagangan masa lalu lebih diwakili Kisar yang secara rutin melakukan kontak dagang dengan kawasan tetangga seperti Timor dan Alor (Kempers 1988; de Jonge dan van Dijk 1995).

### **Sejarah Budaya Bahari dan Jati Diri di Kepulauan Maluku Tenggara**

Berbeda dengan Nusantara dan wilayah Asia Tenggara secara umum, Kepulauan Maluku Tenggara tidak memiliki komunitas pengembara bahari, yang hidup nomaden di laut seperti Orang Moken, Suku Laut atau Orang Bajo. Karakter komunitas maritim di masa lalu di wilayah ini diwakili oleh komunitas pesisir yang memiliki

profil tradisi bahari yang kuat sebagaimana terefleksikan melalui bentuk-bentuk manifestasi budaya bendawi dan non-bendawi dalam kawasan. Aspek nonbendawi terkait tradisi bahari kiranya terwakili dalam pengetahuan lokal-tradisional tentang laut dan pelayaran; serta ideologi yang mencakup filosofi masyarakat setempat dalam memandang laut. Termasuk dalam lingkup ideologis ini adalah konsep kosmologi, simbol, kepercayaan setempat, serta narasi-lokal dalam bentuk mitologi utamanya terkait isu-isu identitas dan ideologi cikal-bakal. Aspek bendawi budaya bahari kiranya terwakili dalam teknologi pelayaran mencakup rekayasa perahu tradisional dan aneka perangkat fisik terkait. Termasuk dalam aspek bendawi adalah ragam manifestasi material ideologi bahari seperti arsitektur dan rencana ruang tradisional, monumen, hingga aneka artefak simbolik.

Gambaran terkait pengetahuan lokal-tradisional tentang laut dan pelayaran, terwakili dalam pemahaman atas musim, cuaca dan navigasi pelayaran. Data historis yang menunjukkan jalur pelayaran tradisional Kei-Banda-Maluku Tengah, menunjukkan bahwa kemampuan khas ini telah berkembang di masa lalu untuk cakupan pelayaran jarak jauh antar-pulau. Orang-orang Kei memang sejak lama terkenal sebagai pembuat perahu yang handal. Hasil kerja mereka di masa lalu seringkali dijual hingga ke Kepulauan Banda dan Seram serta pulau-pulau satelitnya. Pengetahuan spesifik ini juga meluas mencakup kemampuan tradisional penangkapan ikan dan sumber daya bahari lain termasuk identifikasi kawasan-kawasan sumber dalam lingkup kepulauan (de Jonge dan van Dijk 1995; Fox 2000; Ririmasse 2010).

Dalam aspek non-bendawi ini, lingkup ideologis sejatinya menjadi ranah yang paling luas di mana nuansa bahari terwakili melalui tema perahu yang tampil dominan sebagai simbol sentral. Luasnya variasi aspek ideologis dalam lingkup Kepulauan Maluku Tenggara, dapat ditinjau dengan mengacu pada tema perahu sebagai benang merah simbol dalam kawasan. Fenomena ini sudah teramati bahkan pada penerapan konsep kosmologi di tingkat yang paling dasar. Pemahaman tradisional masyarakat Dawera dan Dawelor di Kepulauan Babar misalnya, memandang individu sebagai satuan kosmik yang paling fundamental dalam lingkup semesta. Manusia, sebagai sebuah entitas, adalah perpaduan antara aspek fisik yang dikenal sebagai *mormorsol* serta aspek spiritual yang disebut sebagai *dmeir*. *Mormorsol* diwakili oleh tubuh dan bersifat sementara, *dmeir* diwakili oleh roh, jiwa dan karakter yang karenanya bersifat unik dan abadi. Penerapan simbolisasi perahu pada tingkat individu ini nampak melalui filosofi tradisional masyarakat yang mengibaratkan *mormorsol*

(tubuh) sebagai sebuah perahu dan *dmeir* (jiwa/karakter) sebagai jurumudi. Hidup sebagai sebuah pelayaran dan perjalanan baru dapat dimulai ketika dua aspek ini menyatu utuh dalam individu.

Filosofi serupa kemudian meluas penerapannya dalam lingkup keluarga yang juga dipandang ibarat sebuah perahu. Pemahaman tradisional masyarakat di Kepulauan Babar, memandang perempuan ibarat sebuah perahu yang menanti seorang laki-laki dengan perannya sebagai jurumudi. Penyatuan antara keduanya, merupakan prasyarat bagi dimulainya sebuah pelayaran dalam lingkup keluarga. Penerapan konsep khas ini kemudian menjadi semakin kompleks di tingkat komunitas. Desa (termasuk masyarakatnya) dipandang sebagai sebuah perahu dengan keluarga-keluarga yang memiliki peran sosial yang diibaratkan dengan fungsi spesifik awak dalam sebuah perahu. Kepala Desa memiliki fungsi yang paralel dengan peran seorang nakhoda, selaras dengan peran-peran lain dalam struktur adat. Masyarakat dalam arti luas dipandang sebagai penumpang yang senantiasa harus diayomi oleh para tetua. Dalam konteks ini, perahu sebagai representasi semangat bahari, menjadi inspirasi bagi tata-kelola sosial dalam lingkup komunitas.

Aspek non-bendawi yang memandang laut sebagai sumber kiranya juga diwakili oleh luasnya bentuk-bentuk narasi-lokal dan mitologi terkait asal-usul komunitas. Bagi sebagian besar komunitas tradisional di Maluku Tenggara, laut dipandang sebagai sumber identitas. Laut merupakan tempat darimana leluhur pertama berasal sekaligus menjadi kancah pencarian status sosial. Melalui pelayaran samudera, keberanian seseorang diuji untuk mendapatkan kekayaan dan nama besar setelah kembali dari perjalanan panjang. Salah satu mitos yang terkenal adalah kisah *Atuf* yang dipersonifikasi sebagai seorang leluhur dari seberang yang berlayar dengan para pembantunya untuk membelah matahari menjadi kepingan-kepingan. Pencapaian *Atuf* dalam mitologi ini dipandang sebagai hakekat seorang laki-laki dalam keluarga yang harus melakukan perburuan dan pelayaran untuk mendapatkan kedudukannya yang mapan secara sosial. Dalam konteks ini laut dipahami sebagai semesta yang harus dijelajahi untuk mendapatkan reputasi sosial dalam masyarakat tradisional.

Kompleksitas aspek nonbendawi sebagaimana nampak dalam pengetahuan lokal dan ideologi bahari kemudian diimplentasikan dalam ranah fisik dengan menciptakan ragam budaya bendawi yang mencerminkan nilai-nilai khas ini (de Marrais 1996). Perahu tradisional merupakan salah satu bentuk manifestasi utama

budaya bahari dalam kawasan ini. Umumnya, perahu tradisional di Kepulauan Maluku Tenggara disebut sebagai *belang*. Jenis perahu ini adalah perahu panjang tanpa cadik dengan ukuran yang relatif besar. Terdapat juga perahu kecil bercadik ganda yang umum disebut sebagai perahu *semang* dan perahu kecil tanpa cadik yang dikenal sebagai *kole-kole*. Baik perahu *semang* maupun *kole-kole* umumnya digunakan untuk melaut sehari-hari. Sementara *belang* lebih memiliki fungsi simbolik sebagai perahu adat dan seremonial. Catatan etnohistori menunjukkan bahwa masyarakat Kepulauan Kei adalah komunitas pertama yang mengembangkan teknologi rekayasa perahu dalam kawasan. Perahu buatan mereka dijual hingga ke Kepulauan Banda dan Seram selain ke pulau-pulau sekitar seperti Tanimbar dan Aru (de Jonge dan van Dijk 1995; Ririmasse 2010). Di masa yang lebih kemudian, baik Orang Tanimbar pun Aru mengembangkan kemampuan rekayasa perahu mereka sendiri. Saat ini, pembuatan *belang* sudah langka. Namun catatan Geurtjens menyebutkan bahwa hingga akhir abad XIX *belang* di Kei dikonstruksi dengan ukuran besar dan pola hias yang sangat raya. Panjang *belang* pada masa itu bahkan bisa mencapai 30 meter (de Jonge dan van Dijk 1995).

Pembuatan perahu tradisional di Kepulauan Maluku Tenggara pada hakekatnya juga bersifat simbolik. Kelahiran sebuah perahu dipandang serupa dengan kelahiran seorang anak, yang untuk mewujudkannya diperlukan elemen-elemen simbolik yang mencerminkan aspek pria dan wanita. Aspek-aspek ini dimanifestasikan dalam bagian-bagian dalam perahu yang diberi peran simbolis paralel dengan peran pria dan wanita. Penyatuan elemen-elemen ini dipandang sebagai prasyarat kelayakan sebuah perahu untuk berhasil dalam setiap pelayaran. Karena itu ritual pembuatan perahu di Dawera, selalu melibatkan peran pria dan wanita dalam prosesnya.

Demikian halnya terkait proses pelayaran itu sendiri yang dalam prakteknya di masa lalu kental dengan aspek-aspek simbolis. Dalam kawasan Maluku Tenggara, pelayaran jarak jauh biasanya hanya dilakukan oleh para laki-laki. Dimulainya pelayaran biasanya ditandai dengan dilekatkannya ‘papan haluan’ dengan motif hias simbolis-maskulin yang menunjukkan karakter kekuatan ‘hawa-panas’ laki-laki dalam pelayaran. Elemen khas ini juga menunjukkan penyertaan leluhur dalam setiap aktifitas pelayaran. Laut dipandang sebagai tempat darimana leluhur berasal, kehadiran mereka dalam pelayaran diyakini akan membawa nasib baik. Perempuan, di sisi lain, memiliki perannya sendiri di daratan yang ditandainya dengan kewajiban menjaga ‘api’ ritual tetap menyala untuk keselamatan mereka yang berlayar.

Filosofi bahari yang terefleksi lewat simbol-simbol perahu juga diaplikasikan dalam ranah arsitektur tradisional. Rumah-rumah masa lalu di Dawera dan Dawelor memiliki bubungan atap yang kedua ujungnya dibentuk mirip bagian haluan dan buritan pada sebuah perahu. Pembagian ruang dalam rumah juga ditata sedemikian rumah mengacu pada bagian-bagian pada sebuah perahu. Kepala keluarga dipandang sebagai nakhoda dengan ruang yang mengacu pada aspek tersebut. ‘Papan Haluan’ yang senantiasa dilekatkan di haluan perahu saat pelayaran, biasanya juga diletakan di altar rumah ketika perahu tidak berlayar. Filosofi perahu dan nuansa bahari ini meluas dalam lingkup pemukiman, di mana *lay out* atau rencana ruang sebuah pemukiman tradisional, ditata sedemikian rupa mengacu simbol-simbol bahari. Desa secara tradisional dipandang sebagai sebuah perahu. Orientasi pemukiman biasanya ditata dari timur ke barat, yang secara tradisional dipandang sebagai arah edar matahari dan pelayaran. Penempatan gerbang desa biasanya diacu pada model ini. Penempatan rumah dalam denah desa juga mengacu pada arah mata angin yang digunakan sebagai panduan dalam pelayaran. Setiap marga dipandang memiliki peran sosial spesifik yang paralel dengan peran awak dalam sebuah perahu. Penempatan rumah dalam ruang tradisional ini mengacu pada peran dimaksud.

Bentuk manifestasi simbolik lain terkait tema bahari diwujudkan dalam bentuk monumen tradisional berbentuk perahu batu yang ditemukan di Yamdena, Kepulauan Tanimbar. Disebut dalam istilah setempat sebagai *Natar*, monumen perahu batu ini memiliki peran sentral dalam kosmologi tradisional masyarakat Tanimbar. Perahu batu merupakan representasi simbolik dari leluhur, masyarakat sebagai satu kesatuan, dan struktur sosial yang dilembagakan secara simbolik paralel dengan peran berbagai awak dalam sebuah perahu. Monumen perahu batu ini menjadi pusat kegiatan ritual tradisional masyarakat serta tempat di mana para tokoh adat berkumpul dan membahas masalah desa. Peran simboliknya dilengkapi dengan orientasi yang ditata menghadap ke lautan sebagai perlambang asal leluhur pertama dan pola hias raya yang kental dengan elemen-elemen bahari (Intan 2004; Ririmasse 2005; 2010).



**Foto 3. Bagian haluan dari Natar atau Monumen Perahu Batu di Desa Arui Bab Kepulauan Tanimbar (dok. Pribadi)**

### **Arah Kajian bagi Arkeologi Maluku**

Diskusi dan tinjauan di atas menunjukkan luasnya lingkup tema bahari dalam profil budaya masyarakat Maluku Tenggara. Data etnografi dan etnohistori yang disajikan merefleksikan bagaimana ragam konsep dan pengetahuan bahari dalam lingkup budaya tak benda mewujud secara fisik melalui proses materialisasi dalam berbagai budaya bendawi yang artefaktual pun monumental. Menimbang aspek geografi Maluku Tenggara sebagai kepulauan, manifestasi material ini seringkali menjadi sangat variatif dan raya. Setiap kepulauan, pulau dan komunitas, mengembangkan cara pandang yang spesifik mengacu pada pengalaman masing-masing. Pertanyaan yang kemudian tertinggal adalah aspek spesifik apa yang kiranya bisa menjadi ranah kajian bagi arkeologi untuk memberikan kontribusinya untuk menciptakan gambaran yang lebih jelas tentang tema spesifik ini dalam sejarah budaya Kepulauan Maluku Tenggara.

Sampai saat ini belum ada temuan dengan karakter yang bahari yang secara langsung ditemukan dalam konteks arkeologi. Meski demikian beberapa penelitian pada tingkat penjajakan telah merekam bentuk-bentuk ekspresi material terkait tema bahari. Ragam hasil penelitian ini kiranya dapat menjadi awal untuk menciptakan

ruang yang lebih lapang bagi kajian dengan perhatian pada tema spesifik ini. Lukisan cadas dengan motif perahu telah ditemukan dalam asosiasi dengan ragam motif lain di situs Dudumahan, Ohoidertawun, Kei Kecil (Ballard 1988; Sudarmika 2000; Ririmasse 2005; 2007a; 2007b; 2007c; 2010). Di situs dengan lebih dari 300 motif yang diterakan pada dinding cadas di bibir pantai ini, motif perahu ditampilkan setidaknya dalam tiga ekspresi yang berbeda. Belum ada penanggalan pasti tentang kapan lukisan-lukisan ini diterakan. Namun Ballard (1988) berargumen bahwa kemungkinan lukisan ini muncul sezaman dengan kedatangan dan persebaran para penutur rumpun bahasa Austronesia di kepulauan ini sekitar 2000 tahun yang lalu. Studi awal yang dilakukannya juga menghasilkan hipotesis bahwa beberapa gaya lukisan yang ditampilkan memiliki kedekatan dengan motif yang terdapat di Situs Arguni di Papua dan Ilekere-kere di Timor Leste. Kajian yang lebih mendalam tentang motif-motif lukisan khas ini kiranya masih diperlukan. Utamanya dengan perhatian untuk melakukan komparasi terhadap motif-motif tradisional dalam kawasan yang diterakan pada medium berbeda. Melalui pengamatan sepintas yang dilakukan penulis terlihat beberapa motif lukisan cadas yang paralel dengan motif yang biasanya diterakan pada perahu tradisional saat melakukan pelayaran di masa lalu.

*Kedua*, keberadaan monumen perahu batu selama ini baru mengemuka pada satu situs di Desa Sangliat Dol, Pulau Yamdena, Kepulauan Tanimbar. Monumen tradisional di Sangliat Dol ini memang terkenal, dan menjadi salah satu ikon budaya di Kepulauan Tanimbar. Meski demikian, Beberapa data etnohistori, etnografi dan informasi sumber setempat, menyebutkan keberadaan monumen dengan gaya khas ini pada beberapa lokasi lain di beberapa titik sepanjang pesisir selatan dan barat Pulau Yamdena. Identifikasi dan perekaman atas keberadaan temuan dengan karakter khas ini telah dilakukan semenjak tahun 2011. Hasil studi telah memberikan data baru tentang keberadaan situs monumen perahu batu lain yang tersebar di sepanjang pesisir timur Pulau Yamdena. Beberapa titik baru yang terekam antara lain jejak struktur monumen perahu batu di situs Arui Bab, Lorulun, dan Atubul. Dalam waktu studi lanjutan untuk himpunan situs khas ini akan segera ditindaklanjuti. Pengamatan terhadap aspek fisik dan sebaran monumen ini diharapkan mampu memberikan gambaran yang lebih jelas tentang peran budaya bendawi dengan karakter bahari ini dalam lingkup Yamdena dan Kepulauan Tanimbar sebagai suatu kawasan. Ruang yang lebih lapang sebenarnya juga masih terbuka untuk skala kawasan yang lebih

luas, menimbang sumber-sumber etnografi dan etnohistori dari kawasan tetangga di Timor Leste menyebut eksistensi monumen sejenis pada beberapa bekas pemukiman kuno di wilayah ini (McKinnon 1988; Lape 2006; Ririmasse 2007b; 2010).

*Ketiga*, terkait ekspresi fisik atas konsep bahari ini dalam lingkup rencana ruang tradisional. Sejauh ini di Maluku Tenggara hampir seluruh pemukiman masa kini merupakan produk relokasi pemerintah kolonial pada pergantian abad XIX. Pemukiman tradisional dalam kawasan ini biasanya memiliki karakter khas berupa keletakan pada dataran tinggi, dengan akses minimal dan berciri defensif dengan tembok keliling. Pemukiman yang direlokasi terletak di kawasan pesisir dan bersifat terbuka. Saat ini hanya beberapa desa dalam lingkup Kepulauan Maluku Tenggara yang masih orisinil lokasinya dan menyisakan jejak materi khas karakter pemukiman masa lalu. Termasuk jejak nuansa bahari yang diwakili oleh tema perahu sebagai simbol dalam rencana ruang tradisional. Desa Tradisional Tanimbar Kei (*Tanimbar Evav* dalam bahasa setempat) adalah salah satunya. Meski tidak lagi memiliki tembok keliling yang masif, pola penempatan himpunan rumah tradisional masih mengacu pada peran simbolis dalam sebuah perahu. Demikian halnya dengan Desa Lolotua di Lakor yang masih memiliki tembok keliling bahkan dengan bentuk yang direkayasa menyerupai haluan perahu pada salah satu sudutnya. Kajian yang lebih luas dan mendalam atas pemukiman tradisional ini kiranya masih terbuka. Tinjauan atas kronologi juga mesti dilakukan pada situs-situs pemukiman khas ini yang telah ditinggalkan pada akhir abad XIX. Eksplanasi atas dinamika sosial yang lebih luas pada situs khas ini sangat terbuka dan tidak terbatas pada pemahaman atas aspek simbolik perahu.

## Penutup

Kajian sederhana ini lebih merupakan pengantar untuk mengamati peran laut dalam konstruksi budaya masyarakat Kepulauan Maluku Tenggara. Karakter budaya bahari yang melekat secara luas dalam kawasan merupakan refleksi atas cara masyarakat di wilayah ini memahami laut dalam kehidupan. Laut tidak dipandang sebagai penghalang dan pemisah, namun diakrabi sebagai jembatan untuk menjangkau dunia luas. Laut menjadi wahana alamiah yang mentransformasi kebudayaan masyarakat dalam kawasan ini.

Sebagaimana halnya wilayah lain dalam lingkup kawasan Indonesia dan Kepulauan Asia Tenggara, pemahaman atas laut ini diwujudkan lewat jejak budaya

bahari yang di Kepulauan Maluku Tenggara ditampilkan secara benda dan tak-benda. Wujud tak-benda terefleksi lewat pengetahuan tradisional terkait kelautan dan pelayaran hingga konsep kosmologi, kepercayaan, simbol dan mitologi. Ranah luas ini kemudian dimaterialisasi dan diwujudkan secara fisik sebagaimana ditunjukkan dengan luasnya budaya-bendawi dengan tema bahari yang mencakup perahu tradisional, arsitektur, monumen tradisional hingga rencana ruang dalam lingkup pemukiman masa lalu.

Temuan berkarakter bahari dalam konteks arkeologi hingga saat ini belum ditemukan. Namun studi awal terkait jejak budaya khas ini telah merekam luasnya aplikasi tema perahu sebagai simbol pada situs lukisan cadas, monumen tradisional hingga rencana ruang pemukiman kuno. Lingkup luas materialisasi budaya bahari ini sejatinya merupakan ruang pijakan awal yang dapat diperluas untuk menemukan gambaran yang lebih besar tentang profil budaya bahari di Kepulauan Maluku Tenggara. Terutama mengenai bagaimana laut di kawasan ini mewujudkan menjadi ruang ajang kontak, interaksi, perdagangan hingga konflik sosial di masa lalu.



## **Daftar Pustaka**

- Ballard, C. 1988. "Dudumahan: a rock art site on Kai Kecil, Southeast Mollucas", dalam *Bulletin of the Indo-Pacific Prehistory Association*, 8:139-161.
- Ballard, C. Bradley dkk. 2003. "The ship as symbol in the prehistory of Scandinavia and Southeast Asia", dalam *World Archaeology* Vol. 35(3):385-403. Seascapes. London:Routledge.
- Bellwood, Peter. 2000. *Prasejarah Kepulauan Indo-Malaysia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Bellwood, P. dkk. 2006. "Ancient Boats, Boat Timbers, and Locked Mortise-and-Tenon Joints from Bronze/Iron-Age Northern Vietnam", dalam *The International Journal of Nautical Archaeology* Vol. 36 No 1:2-20. Oxford:Blackwell.
- De Jonge, N and van Dijk, T. 1995. *Forgotten Islands of Indonesia: The Art and Culture of the Southeast Mollucas*. Singapore.

- De Marrais, E. *et. al.* 1996. Ideology, materialization, and power strategies. *Current Anthropology* Vol. 37. No. 1:15-31. Chicago:University of Chicago Press.
- Fox, J.J. 2000. "Maritime communities in the Timor and Arafura region:some historical and anthropological perspective", dalam *East of Wallace's Line:Modern Quaternary Research in Southeast Asia*. (eds O'Connor, S and Veth, P). A.A Balkema, Rotterdam, hlm. 337-356.
- Helms, M.W. 1988. *Ulysses' Sail:An Ethnographic Odyssey of Power, Knowledge, and Geographical Distance*. Princeton N.J:Princeton University Press.
- Intan, Fadhlán. S. 2004. "Tinggalan megalitik dari Situs Sangliat Dol Maluku", dalam *Naditira Widya* No 13. Banjarmasin:Balai Arkeologi Banjarmasin.
- Kempers, Bernet, A.J. 1988. *The Kettledrums of Southeast Asia*. Rotterdam:A.A Balkema
- Lape, P. 2006. "Chronology of fortified sites in East Timor", dalam *Journal of Island and Coastal Archaeology* 1:285-297.
- Lapian, A.B. 1996. "Laut, Pasar, dan Komunikasi Antar-Budaya", makalah yang dipresentasikan dalam *Konferensi Nasional Sejarah VII*.
- Lapian, A.B. 2009. *Orang Laut, Bajak Laut dan Raja Laut:Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta:Komunitas Bambu.
- Le Bar, F.M. 1976. *Insular Southeast Asia:Ethnographic Studies*. Connecticut:New Haven.
- Manguin, P.Y. 1986. "Shipshape Societies:boat symbolism and political systems in insular Southeast Asia", dalam *Southeast Asia in the 9<sup>th</sup> to 14<sup>th</sup> Centuries* (eds. D. G. Marr and A. C. Milner). Singapore and Canberra:Institute of Southeast Asian Studies and Research School of Pacific Studies, Australian National University, hlm. 187-213.
- McIntyre-Tamwoy, S. 2011. "The Cultural Heritage of Water", dalam *Essay on the 2011 International Day for Monuments and Sites*. UNESCO.
- McKinnon, S. 1988. "Tanimbar Boats", dalam *Islands and Ancestors:Indigenous Styles of Southeast Asia* (eds J.P Barbier and D. Newton). New York:The Metropolitan Museum of Art, hlm. 152-169.

- Nugroho, W. 2009. "Identifikasi Kayu Perahu Kuna Situs Punjulharjo, Rembang Jawa Tengah", dalam *Berkala Arkeologi*. No. 2 November 2009. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta.
- O'Connor, S., Spriggs, M. Veth, P. 2005. "The Aru Island in Perspective", dalam O'Connor, Sue *dkk. The Archaeology of the Aru Island*. Canberra: Pandanus Books.
- Rainbird, P. 2007. *The Archaeology of Islands*. Cambridge: Cambridge University Press
- Ririmasse, M. 2005. "Jejak dan Prospek Penelitian Arkeologi di Maluku", dalam *Kapata Arkeologi* Vol. 1 No. 1. Ambon: Balai Arkeologi Ambon.
- Ririmasse, M. 2007. "Fragmen Moko dari Selaru: Temuan Baru Artefak Logam di Maluku", dalam *Berita Penelitian Arkeologi* Vol. 3 No. 5. Ambon: Balai Arkeologi Ambon.
- . 2007b. "Ruang Sebagai Wahana Makna: Aspek Simbolik dalam Rekayasa Pemukiman Kuna di Maluku", dalam *Kapata Arkeologi* Vol. 3 No. 6. Ambon: Balai Arkeologi Ambon.
- . 2007c. "Visualisasi tema perahu dalam rekayasa situs arkeologi di Maluku", dalam *Naditira Widya* Vol. 2 No. 1. Banjarmasin: Balai Arkeologi Banjarmasin.
- . 2010. "Arkeologi Pulau-Pulau Terdepan di Maluku: Sebuah Tinjauan Awal", dalam *Kapata Arkeologi* Vol. 6 no. 10. Ambon: Balai Arkeologi Ambon.
- Southon, M. 1995. *The Navel and the Prahau: Meaning and Value in the Maritime Trading Economy of a Butonese Village*. Canberra: Australian National University.
- Sukendar, H. 2002. *Perahu Tradisional Nusantara*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

### **Sumber Online**

- Tuturangiana Andala, Ritual Sesaji di Pulau Makassar*, Antaranews, diunduh tanggal 25 Juli 2011.
- <http://sultra.antaranews.com/berita/260357/tuturangiana-andala-ritual-sesaji-di-pulau-makassar>

*Marlon Ririmasse*

*Upacara Labuhan Alit Parangkusumo*, National Geographic Indonesia, diunduh tanggal 25 Juli 2011

<http://nationalgeographic.co.id/lihat/berita/1431/upacara-labuhan-alit-di-pantai-parangkusumo-yogyakarta>

*Undang-Undang Propinsi Kepulauan Sudah Mendesak*, Kompas.com, diunduh tanggal 29 Juli 2011

<http://nasional.kompas.com/read/2011/07/27/17282119/UU.Provinsi.Kepulauan.Sudah.Mendesak>

# PERAHU: ADAPTASI BUDAYA MARITIM DI KEPULAUAN MALUKU

*Lucas Wattimena\**

## **Pendahuluan**

Pembagian Kepulauan Maluku (Maluku dan Maluku Utara) dapat dikelompokkan dalam beberapa kelompok, antara lain 1) Kepulauan Maluku dalam wilayah kebudayaan: Maluku Bagian Utara, Maluku Bagian Tengah dan Maluku Bagian Tenggara (Sihasale 2005:67) Kepulauan Maluku berdasarkan gugusan kepulauan sejarah geologi, masuk dalam garis *wallacea* (Bellwood 2000:10). *Wallacea* merupakan suatu wilayah (batu loncatan) migrasi manusia, flora dan fauna dari Asia menuju Oceania dan Australia (Tanudirdjo 2001:1) Kepulauan Maluku merupakan bagian dari rute kolonisasi manusia (Birdsell dalam Connor 2005:9-10) berdasarkan data arkeologi, Kepulauan Maluku (Bagian Utara) telah dihuni manusia sejak 30.000 tahun yang lalu (Tanudirdjo 2001:1). Kepulauan Banda (Maluku Bagian Tengah) kehidupan manusia pada abad XI-XVII yang multikultural, faktor-faktor perubahan sosial pada permukiman, perdagangan, dinamika Islam, dan pengaruh kolonial (Lape 2000: 293). Kepulauan Maluku (Maluku dan Maluku Utara) memang sangat kompleks dan dalam percaturan kehidupan masyarakat pada masa lampau, sekarang dan bahkan mungkin pada masa mendatang. Kompleksitas manusia masyarakat tersebut dapat dilihat pada pengelompokan di atas, sehingga menarik untuk ditelusuri lebih komprehensif. Budaya bendawi (*materialculture*) perahu adalah suatu gagasan, konsep, ide manusia masyarakat yang komprehensif menyangkut

---

\* Balai Arkeologi Maluku, Jl. Namalatu Latuhalat, Kecamatan Nusaniwe Kota Ambon, Maluku 97118, lucas.wattimena@yahoo.com

aspek manusia dan pendukungnya. Hasil penelitian yang dilakukan oleh ahli perahu Erwin Doran dan Linguistik Wahdi Waruno (Tanudirdjo 2013:3) menunjukkan bahwa pelaut Austronesia telah mampu mengembangkan teknologi perahu, mulai dari rakit bambu yang sederhana menjadi *kano* tunggal dan lahirnya *kano* ganda.

Bentuk perahu itu terus berkembang sehingga akhirnya menjadi perahu bercadik ganda. Selanjutnya Horridge (Bellwood 1995) memberikan beberapa bentuk perahu sebagai bagian dari kontribusi para penutur Austronesia, di antaranya *rakit*, *perahu cadik*, *perahu kano* yang dikeruk bagian dalam (*dugout*) serta yang dijahit atau dipasak. Catatan arkeologi dan sejarah mulai melihat keunikan para penutur rumpun bahasa Austronesia, maka muncul pertanyaan, dari bentuk-bentuk perahu tersebut mana yang lebih mirip keunikan Austronesia. Kesimpulan Horridge adalah masalah faktor alam-angin yang mempengaruhi keunikan perahu para penutur rumpun bahasa Austronesia, karena harus memiliki desain pergerakan yang cepat, dapat menempuh jarak jauh, baik menggunakan cadik pada sisi kiri kanan, maupun sebelah saja, menggunakan layar segitiga untuk mendapatkan angin yang baik, selain itu pula mengenai masalah kolonisasi pula.

Makalah ini mengambil tema tentang arkeologi kemaritiman; jaringan jalur pelayaran dan perdagangan di Kepulauan Maluku. Berkiblat pada tema dimaksud, maka adapun pembahasan dalam makalah ini adalah bagaimana gambaran tentang adaptasi budaya manusia masyarakat dari dampak jalur pelayaran dan perdagangan tersebut. Perahu sebagai salah satu unsur budaya bendawi, ditinjau dari aspek yang mempengaruhi adaptasi tersebut. Pembahasan lebih mengarah kepada wilayah Maluku Bagian Tengah dan Tenggara, aspek tersebut di antaranya adalah bentuk dan fungsi perahu akibat integrasi dan interaksi sosial manusia masyarakat dalam siklus jaringan pelayaran dan perdagangan. Diharapkan penulisan makalah ini dapat memberikan gambaran universal tentang aspek bentuk dan fungsi perahu sebagai dampak dari adaptasi budaya terhadap pelayaran dan perdagangan di Kepulauan Maluku.

## Hasil dan Pembahasan

Hasil tim penelitian Balai Arkeologi Maluku mengidentifikasi bentuk-bentuk perahu tradisional di Kepulauan Maluku Tengah dan Kepulauan Kei, terdiri dari *kole-kole* atau *semang*, *lepa-lepa*, *belang*, *habo tetear*, *habo bot* (Tim Penyusun 2014:33-8;

2016:18-23). Jenis perahu-perahu tersebut memiliki fungsi, sebagai alat melaut untuk kebutuhan sehari-hari (subsistensi), transportasi antar pulau, transportasi ke hutan atau kebun (hutan pantai), pelombaan, peperangan, perdagangan (Tim Penyusun 2014:34-40; 2016:18-24). Bentuk dan jenis perahu tersebut untuk wilayah di Kepulauan Maluku terdapat beberapa persamaan dan perbedaan, hal tersebut dikarenakan faktor lingkungan dan sosial budaya masyarakat itu sendiri. Perbedaan itu dapat dilihat pada bentuk perahu, misalnya Maluku Tengah mengenal perahu *kole-kole* atau *semang* terbuat dari sebatang pohon utuh yang dikeruk bagian dalamnya (*dugout*). Selain itu dari beberapa catatan sejarah alat transportasi di Laut Maluku menyebut *kora-kora*, yaitu kapal dengan 1 lambung tengah, 2 lambung samping (Hetharia dkk. 2016:24). Jejak arkeologis perahu di wilayah Air Sugihan, Sumatera Selatan merupakan ciri perahu Asia Tenggara, karena memiliki tonjolan yang disebut *tambuku*, pasak dan ijuk (*Arrenga pinnata*) yang merupakan ciri perahu yang dibuat dengan “teknik papan-ikat dan kupingan-pengikat” (*sewn-plank and lashed-lug technique*) (Utomo dalam Fadlan 2015:30-31).



**Foto 1: Jenis perahu *Arumbae* (perlombaan) sementara dibuat  
(dok. Balai Arkeologi Maluku, 2014)**

Orang Maluku Tengah mengenal sebutan *semang* atau *kole-kole* adalah sebuah perahu yang bercadik ganda. Kebanyakan perahu *lep-lep* tidak menggunakan

cadik (satu atau ganda). Sedangkan perbedaan yang signifikan pada perahu *semang* atau *kole-kole* orang Maluku Tengah adalah bentuk yang mengadopsi teknik perahu papan kayu. Misalnya perahu *semang* atau *kole-kole* pada bagian dalam perahu menggunakan teknik yang hampir mirip pada perahu papan. Ada semacam ikatan untuk memperkuat batang (badan) perahu, agar dapat mempertahankan perahu dari gelombang laut. Jenis-jenis perahu yang telah disebutkan di atas sebelumnya digunakan sesuai fungsi dan manfaatnya masing-masing. Fungsi dan manfaat masing-masing perahu disesuaikan dengan tujuan penggunaan. Misalnya jenis perahu *arumbae* adalah jenis perahu perlombaan. Jenis perahu ini digunakan untuk perlombaan antar desa di Maluku Tengah, dengan struktur susunan para pendayung terdiri dari setiap perwakilan dari masing-masing desa. Pada prinsipnya susunan para pendayung dari tiap desa memiliki hubungan kekerabatan *pela gandong*, yaitu sebuah hubungan berdasarkan garis keturunan yang sama (sedarah) dan hubungan berdasarkan ikatan perjanjian.

Hal yang sangat menarik adalah terdapat sebuah interaksi, antara manusia dengan manusia, manusia dengan lingkungan. Orang Maluku Tengah mengenal perahu untuk dijadikan sebagai alat transportasi menuju hutan pantai. Kepulauan Maluku dengan karakteristik pulau-pulau menjadikan lautan sebagai penghubung antar daratan, dan manusia. Pengetahuan orang Maluku Tengah tentang tradisi pembuatan perahu adalah berdasarkan *tanoar* (Wattimena 2016:164). *Tanoar* adalah pengetahuan tentang astronomi khususnya bulan, meliputi bulan gelap dan bulan terang atau bulan penuh dan bulan separuh. Kondisi demikian sangat berimplikasi pada kualitas dan kuantitas perahu. Sedangkan orang Biak Numfor yang pengetahuan kemaritimannya berdasarkan konstelasi bintang, yaitu bintang *Orion* dan *Scorpio* (Usmany dalam Wattimena 2016:164). Bagi orang Waropen fungsi perahu adalah sebagai alat transportasi, mencari kebutuhan makanan, sebagai mas kawin dalam perkawinan adat serta perahu digunakan untuk magis pencari sebab kematian seseorang (Maryone 2010:66).

Orang Kei, Maluku Tenggara Provinsi Maluku mengenal perahu dengan sebutan lokal *habo*. *Habo* adalah jenis perahu yang terbuat dari susunan papan kayu, menggunakan *gading-gading* (kerangka) pada struktur badan perahu, memiliki ruang muatan, berbentuk oval. *Habo* terdiri dari beberapa jenis yaitu 1) *habo bot* adalah jenis perahu berukuran besar atau perahu bermuatan ton; 2) *Habo tetear*; jenis perahu bermuatan juga, namun ukurannya lebih kecil. Maksimal *habo tetear*

dengan ukuran panjang kurang lebih 4-5 meter. Jenis perahu *habo tetear* karena ukurannya yang terbilang kecil, sehingga cakupan wilayah hanya pada pulau-pulau dalam kawasan (Kepulauan Maluku Tenggara, Maluku Tengah dan Papua).



**Foto 2. Jenis perahu *semang* (bercadik) sementara dibuat  
(dok. Balai Arkeologi Maluku, 2014)**

Pengetahuan orang Maluku (Orang Kei dan Maluku Tengah) tentang perahu adalah seorang manusia perempuan dan laki-laki. Untuk dapat membedakan kedua perahu tersebut laki-laki dan perempuan adalah berdasarkan kegunaan (fungsi) perahu tersebut. Dan hal tersebut hanya dapat ditentukan sendiri dari pemilik perahu (pemesan dan pembuat perahu). Seyogianya pengetahuan Orang

Kei, Maluku Tenggara, tentang *habo* atau perahu merupakan suatu kearifan lokal tentang penciptaan manusia (laki-laki dan perempuan). Orang Maluku Tengah menggunakan ukuran anak gadis yang belum menikah untuk menentukan ukuran panjang perahu. Pemaknaan ini adalah tentang pengetahuan lokal orang Maluku dalam perspektif kemaritiman dari aspek lingkungan kepulauan. Hutan menjadi areal sumber penyediaan kayu sebagai bahan baku utama pembuatan perahu. Bahan baku utama biasanya diperoleh dengan cara membeli dari orang lain, tetapi juga dari hutan sendiri (pembuat atau pemesan perahu).



Foto 3. Jenis perahu *habo tetear* Orang Kei, Maluku Tenggara (kiri).  
Jenis perahu *habo bot* Orang Kei, Maluku Tenggara (kanan)  
(dok. Balai Arkeologi Maluku, 2016)

## Penutup

Adaptasi budaya penting dalam menjaga keseimbangan sosial budaya manusia masyarakat dalam suatu kawasan. Perahu orang Maluku dapat digolongkan berdasarkan kawasan, di Maluku Tengah, yaitu perahu bercadik (*semang*) dari sebuah pohon utuh. Sedangkan pada kawasan Kepulauan Kei, Maluku Tenggara perahu terbuat dari susunan papan kayu, menggunakan *gading* dan ikatannya, berbentuk

oval. Perbedaan tersebut menunjukkan adaptasi lingkungan budaya kedua karakter kepulauan.



## **Daftar Pustaka**

- Bellwood, Peter. 2000. *Prasejarah Kepulauan Indo Malaysia*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Umum.
- Connor, Sue. Matthew, S and Veth. P. 2005. *The Archaeology of Aru Island Eastern Indonesia*. Terra 22. Canberra. Australian National University.
- Fadlan, S.M. 2015. *Eksplorasi Geologi di wilayah Air Sugihan, Sumatra Selatan dalam Kehidupan Purba di Lahan Gambut*, Bambang Budi Utomo (ed.) Surakarta: Aksara Sinergi Media hlm. 11-33.
- Hetharia, Wolter, dkk. 2016. “Kora-Kora Suatu Warisan Budaya Maluku yang Segera Dikembangkan“. Prosiding Konferensi Kebudayaan Maluku I. Ambon:Lembaga Kebudayaan Daerah Maluku, hlm. 144-159.
- Lape, Peter. 2000. *Contact and Conflict in Banda Island, Eastern Indonesia 11<sup>th</sup>-17<sup>th</sup> Centuries*. A Dissertation for the Degree of Doctor of Philosophy in the Department of Anthropology at Brown University. Rhode Island. Unpublished.
- Sihasale, Wem. 2005. “Pola pengelompokan Adat dan Sistem Pemerintahan Adat di Maluku“, dalam *Maluku menyambut Masa Depan*. Ambon:Lembaga Kebudayaan Daerah Maluku, hlm. 67-88.
- Tanudirjo, Daud Aris. 2001. *Island in Between Prehistoric of Northeastern Indonesia Archipelago*. A thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy of the Australian National University. Unpublished.
- . 2013. “Interaksi Regional dan Cikal Bakal Perdagangan Internasional di Maluku, dalam *Kalpaltaru* 22 (1):1-60.
- Tim Penyusun. 2014. Penelitian Arkeologi di Kepulauan Maluku-Tinjauan Awal Perahu Tradisional di Pulau Saparua, Maluku Tengah (*Studi Etnoarkeologi*). Ambon. Balai Arkeologi Maluku (Wilayah Kerja Provinsi Maluku dan Maluku Utara). Tidak terbit.

- Tim Penyusun. 2016. Penelitian Arkeologi di Kepulauan Maluku-Tradisi Pembuatan Perahu Tradisional di Wilayah Kepulauan Kei, Provinsi Maluku (*Studi Etnoarkeologi*). Ambon. Balai Arkeologi Maluku (Wilayah Kerja Propinsi Maluku dan Maluku Utara). Tidak terbit.
- Wattimena, Lucas. 2016. “Budaya Maritim Komunitas Berpenutur Austronesia di Maluku Tengah, Kepulauan Maluku“. Prosiding Konferensi Kebudayaan Maluku I. Ambon:Lembaga Kebudayaan Daerah Maluku, hlm. 160-171.

# PERAHU NAGA DALAM RITUAL TRADISIONAL ORANG BANJAR: SIMBOL KEMARITIMAN LELUHUR

*Hartatik\**

## **Pendahuluan**

Orang Banjar, ada juga yang menyebut suku Banjar, merupakan suatu identifikasi yang diberikan kepada keturunan dari orang yang hidup di wilayah Kerajaan Banjar, beragama Islam dan menggunakan bahasa Banjar. Banjar tidak merujuk pada etnik, melainkan group atau kelompok yang terbentuk dari beberapa etnis, yaitu Melayu, Bukit (Meratus), Ngaju, dan Maanyan (Usman 1989:1-4; Ideham dkk. 2007a:1-2). J.J. Ras menyatakan bahwa orang Banjar merupakan kelompok orang yang merupakan akulturasi atas beberapa etnis yang menggunakan bahasa yang lebih tua daripada bahasa Melayu dengan dialek Dayak dan campuran bahasa Jawa (Ras 1968:7-8).

Hawkins berpendapat bahwa “orang Banjar” adalah identitas politik lokal yang berkaitan dengan pemerintahan (kerajaan Banjar pada masa lalu) dan beragama Islam. Pada masa Kerajaan Banjar, orang yang tinggal di wilayah Kerajaan Banjar dan bergama Islam disebut sebagai orang Banjar. Bahkan orang Dayak yang menikah dengan orang Banjar, maka anaknya disebut sebagai orang Banjar (Hawkins 2010:24-36). Bahasa yang mereka gunakan sehari-hari pun kemudian disebut sebagai Bahasa Banjar. Hingga kini, istilah “orang Banjar” dan bahasa Banjar dilekatkan pada anak keturunan orang Banjar tersebut, meskipun kini mereka hidup di wilayah luar Kalimantan. Dalam hal ini, orang Banjar merupakan akulturasi

---

\* Balai Arkeologi Kalimantan Selatan, Jl. Gotong Royong II RT 03/06 Banjarbaru, hartatik@kemdikbud.go.id

dari berbagai etnik yang diikat oleh agama Islam dan bahasa Banjar. Sebagaimana Melayu di Kalimantan Barat yang merupakan akulturasi dari berbagai macam etnik yang diikat melalui simbol Islam dan bahasa Melayu.

Sejarah orang Banjar tidak dapat dipisahkan dengan sejarah terbentuknya kerajaan Banjar di sekitar muara Sungai Barito di Banjarmasin. Disebutkan dalam *Hikayat Banjar*, bahwa di muara dan hilir Sungai Barito pada masa itu telah dihuni oleh berbagai kelompok yang masing-masing dipimpin oleh seorang patih, misalnya Patih Masih yang memimpin orang Melayu di Kampung Bandarmasih; dan kelompok-kelompok orang Dayak yang dipimpin oleh Patih Balit di Kampung Balandean, Patih Balitung di Kampung Balitung, dan Patih Muhur\*\* di Kampung Sarapat. Patih Masih merupakan seorang saudagar paling kaya di Bandarmasih dengan harta dan berbagai jenis perahu yang tak terbilang (Ras 1968:402). Dalam bahasa Ngaju, *masih* berarti melayu, sehingga Bandarmasih berarti kampungnya orang Melayu. Hal itu karena kelompok mayoritas yang tinggal di Bandarmasih pada masa itu adalah orang Melayu sebagai saudagar. Patih Masih dan pengikutnya berperan penting dalam proses perlindungan calon Raja Banjar dalam pelariannya hingga akhirnya terbentuk Kerajaan Banjar di Banjarmasin. Dukungan dari berbagai kelompok, yaitu Melayu, Dayak (terutama Orang Ngaju), dan Jawa (dari Demak) menjadikan Kerajaan Banjar sebagai kerajaan yang bercorak Islam pada awal abad XVI atau 1526 Masehi (Ideham 2007a:100-102). Perpaduan dari multietnis itu tampak pada bahasa Banjar yang kosa katanya didominasi oleh bahasa Melayu, dengan menyerap beberapa unsur bahasa Jawa Kuno, tetapi dengan dialek orang Dayak (Ras 1968:8). Kondisi tersebut menyebabkan dialek Banjar sangat unik, berbeda dengan dialek bahasa Melayu di Sumatera dan Malaysia. Dalam perjalanan sejarahnya, orang Banjar telah menempuh perjalanan yang lama dan panjang hingga akhirnya mempunyai sebuah identitas yang unik.

Identifikasi orang Banjar merujuk pada pemeluk agama Islam yang pada awal perkembangannya di Nusantara, terutama di Jawa dan Kalimantan dikenal sebagai

---

\*\* Nama Patih Muhur dibuktikan dengan adanya situs permukiman kuno di tepi Sungai Barito, Desa Anjir Sarapat, wilayah Kabupaten Barito Kuala. Hingga kini penduduk masih mengenali lokasi itu sebagai tempat Patih Muhur. Hasil analisis C14 Radio Karbon terhadap sampel kayu galam dari konstruksi insitu diperoleh angka tahun 1200-1420 M (Wasita, 2015:22). Meskipun mempunyai rentang waktu yang panjang, angka tahun ini masih sesuai dengan cerita dalam Hikayat Banjar tentang keberadaan Patih Muhur pada masa Kerajaan Negara Daha (awal abad XV), sedangkan berdirinya kerajaan Banjar atas bantuan dari Kesultanan Demak terjadi pada tahun 1526 M (Ideham, 2007a:100-103).

agama Muhammad. Agama itu dibawa oleh para saudagar dari Arab (Timur Tengah) dan Melayu Johor. Para saudagar di Kalimantan tersebut kawin dengan penduduk lokal (orang Dayak) sehingga anak keturunannya pun akhirnya memeluk agama Islam atau agama Muhammad. Ketika Kerajaan Banjar yang bercorak Islam resmi berdiri, maka orang-orang yang ada di wilayah Kerajaan Banjar dan beragama Islam disebut sebagai orang Banjar. Bahkan orang Bakumpai (orang Dayak yang menikah dengan orang Melayu sehingga menjadi Muslim) di sepanjang Sungai Barito juga sering menyebut dirinya sebagai orang Banjar.

Orang Banjar terkenal sebagai saudagar dan pelaut ulung. Mereka berdagang hingga ke Singapura, Sumatera (Jambi, Riau) dan Malaysia. Sambil berdagang, orang Banjar tetap rajin menjalankan syariat Islam dan membawa kebudayaannya, terutama bahasa Banjar di mana pun mereka menetap. Itulah sebabnya hingga kini orang Banjar tersebar di mana-mana, dan meskipun mereka tinggal di Malaysia, Singapura dan Sumatera, tetapi mereka tetap menyebut dirinya sebagai orang Banjar dan berbahasa Banjar. Sebagai orang bahari, orang Banjar awalnya tinggal di sepanjang tepian sungai di Banjarmasin yang dulu terkenal sebagai kota seribu sungai. Jika dahulu ada ratusan perahu dagang penjaja makanan, perahu tukang jasa sepuh emas hingga tambal panci yang singgah ke rumah-rumah, kini sudah hilang (Ideham dkk. 2007b:198-199). Karena seribu sungai itu kini telah berganti menjadi seribu jalan dan gang-gang sempit.

Beberapa bulan yang lalu, saya mengunjungi galeri mini Museum Lambung Mangkurat di ruang tunggu Bandara Samsudin Noor Banjarbaru yang bertema budaya Banjar. Di galeri tersebut ada dua buah bentuk patung naga dan *back drop* bergambar perahu naga yang memikat perhatian. Ada yang menggelitik benak saya, karena adanya kontradiksi antara kondisi sosial orang Banjar yang terkenal sebagai muslim religius dengan hadirnya bentuk kepala naga dan perahu naga. Apa makna naga dan perahu naga bagi orang Banjar? Mengapa orang Banjar yang terkenal sebagai pemeluk Islam religius masih menghadirkan bentuk naga dalam upacara adat? Artikel ini merupakan hasil penelitian yang bersifat deskriptif dengan penalaran induktif. Data diperoleh dari hasil pengamatan lapangan dan penelitian pustaka baik dari buku, jurnal cetak maupun elektronik. Data hasil pengamatan dan penelitian pustaka dideskripsikan dalam bentuk verbal dan piktorial, kemudian dianalisis dengan pendekatan arkeologi etnografi dan sejarah.

## Perahu dan Naga dalam Lintas Masa

Perahu adalah konsep umum di Nusantara yang dilatarbelakangi oleh proses migrasi nenek moyang dengan sarana transportasi berupa perahu. Proses migrasi berjalan secara lamban dan bergelombang selama ribuan tahun, sekitar 2500 Sebelum Masehi-1500 Masehi. Dalam teori migrasi *Out of Taiwan*, nenek moyang bangsa Indonesia berasal dari Taiwan yang menyebar lewat Filipina-Kalimantan-Sulawesi dan kemudian menyebar ke pulau-pulau lain di Nusantara (Bellwood 2000:174; 2017:7-21). Keberadaan perahu sebagai kendaraan air dan simbol kendaraan nenek moyang telah eksis sejak ribuan tahun yang lalu. Gambar perahu dilukiskan pada dinding gua dan ceruk di Sumpangbita dan Sapiria (Sulawesi Selatan), gua di Pulau Muna (Sulawesi Tenggara), gua di Teluk Seleman dan Pala (Pulau Seram), Pulau Kei, Pulau Lomblem, Watu Weti (Flores) dan di Papua (di Teluk Berau dan Danau Sentani). Di Teluk Berau, motif perahu dan manusia kangkang digambarkan pada serambi gua yang terletak di tepi pantai. Tidak jauh dari serambi gua itu juga terdapat penguburan dengan peti kayu yang diletakkan di atas perancah bambu. Artefak yang diduga sebagai bekal kubur dan dayung berada di bawah perancah bambu. Gambaran manusia dan perahu, temuan dayung dan bekal kubur tersebut melambangkan perjalanan roh kembali menuju ke negeri asalnya dengan menggunakan kendaraan perahu (Röder dalam Tanudirja 1985:1-13; Sukendar 2002:29-49).

Negeri asal roh berkaitan dengan awal kedatangan nenek moyang yang datang dari seberang lautan. Menurut teori migrasi von Heine Geldern, penduduk Nusantara berasal dari gelombang migrasi kedua pada masa perunggu besi dengan menggunakan perahu bercadik. Keberadaan perahu sebagai sarana transportasi yang sangat berarti pada waktu itu meninggalkan kesan yang mendalam dan terukir di hati dan benak nenek moyang. Selain pada dinding gua, perahu juga tertera sebagai motif hias pada nekara perunggu, dan terwujud sebagai kubur batu bentuk perahu seperti di Batak, Kuningan, Gunung Kidul, Sumba (kubur *batu kabang*), serta kubur *kalamba* di Sulawesi Tengah (Sukendar 2002:54-62).

Pada masa sejarah, perahu tercatat dalam sejarah Kerajaan Majapahit yaitu dalam buku kakawin *Nāgarakṛtāgama*. Meskipun Kerajaan Majapahit terletak di pedalaman, perahu merupakan salah satu benda yang istimewa pada masa kejayaan Majapahit. Ketika Kerajaan Majapahit diperintah oleh Tribuwana Tunggaladewi dan Mahāpatih Gajah Mada, bentuk perahu hadir dalam pelaksanaan upacara *serada*. Sebagaimana dituliskan dalam kakawin *Nāgarakṛtāgama* Pupuh 66:“.... Pun para

ksatria dan pembesar mempersembahkan rumah-rumahan yang terpikul. Dua orang pembesar mempersembahkan perahu yang melukiskan kutipan kidung diiringi dengan bunyi gong. Esoknya, pada hari ketujuh para menteri, prajurit, bupati dan pembesar-pembesar desa juga membawa sesaji berupa perahu, gunung, rumah, dan ikan...” (Slametmulyana 2013:384).

Data etnografi pada beberapa tempat di Nusantara menunjukkan bahwa tradisi yang berkaitan dengan perahu sebagai kendaraan roh terus berlanjut hingga kini, meskipun sebagian dari mereka sudah menganut agama samawi. Orang Yamdena di Tanimbar (Maluku) dan Marind Anim di Papua juga percaya bahwa roh orang yang meninggal akan kembali ke alam roh di tempat matahari terbenam dengan naik perahu (Daeng 1963:264; Koentjaraningrat 1977:237).

Pada suku Dayak Ngaju, peti mati berbentuk perahu dihiasi dengan gambar burung enggang atau naga. Burung enggang adalah simbol dunia atas yang dipersonifikasikan sebagai pihak laki-laki, sedangkan naga merupakan simbol dunia bawah yang dipersonifikasikan sebagai perempuan. Untuk mayat perempuan, peti mati dihiasi dengan gambar burung enggang, sedangkan untuk laki-laki dihiasi dengan gambar naga (Schärer, 1963:91-97). Diyakini bahwa perjalanan roh wanita menuju ke arah hulu melalui alam atas, baru kemudian masuk ke alam kematian yang abadi. Roh laki-laki pergi ke arah hilir dengan melalui alam bawah, lalu masuk ke alam kematian (Hadiwijono 1985:66-69). Dalam hal ini, perahu sebagai simbol kendaraan, sedangkan naga dan burung enggang sebagai kesatuan dan keseimbangan kosmos.

Religi kuno sarat dengan konsep keseimbangan. Penguasa dunia bawah dilambangkan dengan naga, sedangkan penguasa dunia atas disimbolkan dengan burung enggang. Simbol kedua hewan suci ini, naga dan burung enggang selalu hadir dalam setiap upacara. Meskipun kini dalam penerapan ritual bentuk burung tidak lagi bentuk enggang (*hornbill*) yang bertanduk, tetapi dalam konsep burung enggang tetap merupakan simbol sakral. Simbol dari totem dalam media tertentu, seperti ukiran kayu, bambu, batu maupun anyaman dedaunan disertakan dalam setiap ritual dengan harapan tertentu, misalnya keselamatan. Menurut Durkeim, totem adalah hal yang paling sakral dan mengkomunikasikan kesakralannya kepada makhluk yang ada di sekitarnya. Totemisme merupakan unsur tertua suatu religi yang dikenal hampir semua masyarakat sederhana di dunia (Durkeim 1976:93-97). Berkaitan dengan pendapat Durkeim tersebut, kehadiran bentuk naga pada masyarakat tradisional

adalah wujud dari keberlanjutan konsep kepercayaan leluhurnya yang dibawa dari negeri asal jauh sebelum memasuki era sejarah.

Naga adalah simbol dunia bawah yang dalam mitologi kuno identik dengan bumi, tempat di mana manusia kini tinggal. Perahu adalah kendaraan nenek moyang, manusia bumi ketika harus mengarungi lautan yang merupakan dunia bawah/bumi. Dengan demikian, perahu dan naga adalah pasangan yang saling melengkapi, di mana naga sebagai penjaga dunia bawah (bumi) juga akan menjaga keselamatan manusia, sedangkan perahu sebagai alat (kendaraan) dalam menempuh perjalanan.

### **Perahu Naga dalam Tradisi Orang Banjar**

Rajin dalam hal menuntut ilmu agama (Islam) diwujudkan dalam bentuk pengajian, *belajaran* atau berguru pada orang berilmu agama adalah bagian dari karakter orang Banjar (Daud 1997:1890). Chalmers menyebut Orang Banjar cenderung fanatik, meskipun tidak seperti kelompok fundamentalis yang membabibuta melawan sesuatu yang bertentangan dengan keyakinannya. Ketaatan beragama orang Banjar tercermin dari banyaknya masjid dan mushola serta jumlah penyandang gelar haji yang tersebar di seluruh pelosok yang dihuni orang Banjar (Chalmers 2007:373-374). Selain itu, orang Banjar mempunyai tradisi ziarah ke kubur alim ulama sebagai usaha untuk mengambil tauladan kealiman dan ketaatan kepada Allah (Wasita 2014:52-53).

Orang Banjar terkenal religius dan taat dalam menjalankan ajaran agama Islam. Menjalankan kewajiban dengan taat dan menjauhi segala yang dilarang dalam ajaran Islam. Salah satu larangan dalam agama Islam adalah menggambarkan makhluk hidup dalam bentuk patung atau gambar karena alasan menjaga kemurnian kepercayaan pada Allah. Oleh karena itu, semua motif hias khas Banjar tidak ada yang berbentuk patung atau makhluk hidup, melainkan bentuk tumbuhan seperti bunga, daun, atau buah-buahan yang distiliasi.

Meskipun dalam tradisi orang Banjar, kehadiran naga tidak wajib seperti halnya dalam upacara adat orang Dayak, tetapi kehadiran naga dalam ritual daur hidup masih berlangsung, misalnya dalam upacara perkawinan. Bukti artefaktual keberadaan naga dalam tradisi orang Banjar yang diwariskan turun-temurun, berupa tiga jenis kepala naga yang kini disimpan di museum Lambung Mangkurat Banjarbaru. Ketiganya diberi nama sesuai dengan fungsinya, yaitu kepala naga *Gambir Sawit*, *Si Rintik*

*Kepala Naga Darat, Naga Sampung Perahu Badudus* dan satu buah *Perahu Banaga*. Gambir Sawit berupa kepala naga yang terbuat dari kayu berukir dan bercat warna warni dengan mulut menganga. Pada bagian leher bawah terdapat ujung berbentuk segi empat panjang yang digunakan untuk menancapkan kepala naga pada bagian depan perahu (*sampung*). Perahu dengan ujung haluan berkepala naga *Gambir Sawit* ini dulu digunakan sebagai kendaraan pembesar atau menteri Kerajaan Banjar (Syarifuddin dan Kadir 1990/1991:40-41). Kepala Naga Darat juga terbuat dari kayu berukir, dengan cat warna warni tetapi pengerjaan ukiran tidak serapi *Gambir Sawit*. Dijuluki Kepala Naga Darat karena berfungsi sebagai kepala perahu atau kendaraan yang digunakan di daratan dengan cara diusung. Kepala naga asal dari Tapin ini dipasang pada ujung kendaraan (berbentuk perahu atau kereta yang diusung) yang membawa pengantin laki-laki menuju ke rumah pengantin perempuan. Kepala Naga Darat juga dipasang di pelaminan pada perkawinan tradisi Banjar, terutama Banjar Muara atau Kuala seperti di Barito Kuala, Margasari, dan Nagara (Syarifuddin dan Kadir 1990/1991:80-81).

*Naga Sampung Perahu Badudus* berbentuk kepala naga dari kayu polos, tanpa ukiran dan tanpa cat warna warni. Kepala naga yang merupakan koleksi museum Lambung Mangkurat No. koleksi 223 ini dahulu dipasang di ujung haluan perahu yang digunakan untuk mencari air di pusaran sungai (*ulakan*) untuk keperluan upacara mandi *badudus*\*\*\* dalam tradisi bangsawan atau keluarga raja di daerah Nagara, Margasari dan Marabahan. Ketiga wilayah tersebut merupakan lokasi bekas kerajaan pra Banjar, yaitu Negara Dipa dan Negara Daha yang masih bercorak Hindu. Pentahbisan Raja-raja Banjar pada masa Kerajaan Banjar dulu hingga Sultan Banjar yang sekarang juga melalui rangkaian upacara *badudus*. Air yang digunakan untuk *badudus* diambil dari sumber-sumber yang dikeramatkan, biasanya dari tujuh sumber seperti mata air dan pusaran air keramat. Ritual mencari air keramat di *ulakan* (pusaran air) di tengah sungai, menggunakan perahu yang bagian ujungnya dihiasi dengan kepala naga yang sering juga disebut sebagai kepala *naga badudus*.

---

\*\*\* *Badudus* atau *bapapai* adalah upacara mandi suci dengan menggunakan air dari tujuh sumber yang dilakukan sebagai tanda peralihan masa, misalnya dari masa lajang menuju pernikahan (disebut mandi pengantin) atau sebelum penobatan seseorang menjadi raja. Ritual *badudus* dalam adat Banjar ini mengandung maksud sebagai tolak bala atau upaya membentengi diri dari berbagai gangguan yang tidak diinginkan (Ideham, dkk. 2007b:89).

Dalam *Hikayat Lambung Mangkurat* yang disadur dalam *Hikayat Banjar*, keberadaan naga berkaitan dengan mitos dua naga putih yang membelit perahu Pangeran Suryanata dan Lambung Mangkurat. Naga putih berada di bawah kendali Putri Junjung Buih sebagai penjelmaan Jata (penguasa dunia bawah) (Saleh 1983/1984). Barangkali ada semacam perjanjian antara Pangeran Suryanata dengan Putri Junjung Buih supaya naga tidak mengganggu perjalanannya hingga anak cucu Pangeran Suryanata. Pangeran Suryanata inilah yang kemudian menjadi Raja Banjar pertama dengan gelar Sultan Suriansyah. Perjanjian tersebut menjadikan adanya hubungan harmonis antara perahu dan naga dalam sebuah kesatuan bentuk, yaitu perahu dengan ujung haluan (*sampung*) berbentuk kepala naga, sebagai simbol perjalanan dengan perahu yang dipandu oleh naga.



**Foto 1. Naga Sampung Perahu Badudus**  
(dok. Museum Lambung Mangkurat Prov. Kalsel)

Mitos tentang naga yang berkembang di tengah orang Banjar juga dihubungkan dengan keyakinan pada sekelompok orang atau *bubuhan*, seperti masyarakat Banjar

### *Perahu Naga dalam Ritual Tradisional Orang Banjar*

di Awayan (Kabupaten Balangan, Kalimantan Selatan) yang percaya bahwa nenek moyang mereka tidak mati melainkan menjelma sebagai naga dan masih hidup hingga kini. Naga tersebut menjaga anak cucunya yang masih hidup, tetapi juga memberi sanksi sebagai hukuman apabila manusia lalai dalam menjaga adat. Upaya menjaga adat, antara lain dengan memberi sesaji berupa *lakatan* (kue dari beras ketan), kopi pahit dan manis pada hari dan bulan tertentu. Selain memberi makan berupa sesaji, salah satu cara menjaga adat adalah dengan menghadirkan simbol naga dalam ritual (*pers.com*. pada 19 Oktober 2013 dengan Bapak Usman, 78 tahun, tokoh adat Desa Awayan).



**Foto 2. Kepala Naga Darat dipasang di pelaminan adat Banjar  
(dok. Museum Lambung Mangkurat Prov. Kalsel)**

Burhan, seorang saksi hidup menuturkan bahwa ketika dia masih sekolah dasar, orang Banjar yang tinggal di Balangan dan Murung Pudak (sekitar Hulu Sungai Utara, Kalimantan Selatan), melakukan ritual *badudus* menjelang pernikahan di Pancuran Darah (sungai kecil dengan mata air yang dikeramatkan di wilayah Kabupaten Balangan). Dalam ritual itu, seorang tetua adat mengambil

air di sungai keramat tersebut dengan menggunakan perahu. Meskipun sungai itu kecil dan dangkal, tetapi perahu harus tetap dihadirkan meskipun hanya dalam bentuk bambu yang diikat atau dedaunan yang dibentuk sebagai simbol perahu. Kemudian si tetua adat duduk di atas “perahu” tersebut sambil seolah mendayung, sedangkan calon pengantin duduk di tengah diapit sanak saudara. Adapun makna dari *badudus* adalah sebagai pembersihan diri (*bapalas*). Sebelum menikah, sepasang manusia harus disucikan dengan menggunakan air suci dari mata air suci (*pers, com* dengan Bapak Burhan Kabid Kebudayaan Disbudpar Kabupaten Balangan, pada 17 Oktober 2013).

Hingga kini, orang Banjar dan Bakumpai di Muarabahan (Barito Kuala), masih percaya bahwa dunia air dikuasai oleh naga yang tinggal di pusaran (*ulakan*) Sungai Barito. Kepercayaan itu terwujud dengan adanya ritual mengambil air untuk *badudus* (mandi pengantin) dengan mengambil air dari Sungai Barito. Bila jarak rumah calon pengantin dengan *ulakan* Sungai Barito jauh, maka pengambilan air cukup dengan simbol menggunakan perahu naga yang mewakili perjalanan ke *ulakan* Sungai Barito. Pada saat hari perkawinan, dilakukan ritual *pengantin baarak naga*, yaitu pengantin pria diiringi sanak keluarga berjalan menuju rumah pengantin perempuan dengan naik tandu bentuk perahu yang bagian depannya dihiasi kepala naga.

Bentuk perahu berkepala naga (*perahu banaga*) juga digunakan oleh orang Dayak Halong (Balangan) di Pegunungan Meratus sebagai tempat sesaji pada upacara panen *baharin*. Berbentuk miniatur perahu kayu dengan atap, bagian dalamnya berisi sesaji berupa makanan dan daging dari hewan kurban. Pada hari terakhir upacara, perahu berisi sesaji ini dihanyutkan ke Sungai Balangan sebagai simbol kendaraan yang mengantar arwah kembali ke tempat asalnya (Syarifuddin dan Kadir 1990/1991:54-55).

*Perahu Naga dalam Ritual Tradisional Orang Banjar*



**Foto 3. Perahu Banaga dalam aruh baharin di Desa Halong, Balangan (dok. Syarifuddin & Kadir 1990/1991:55)**



**Foto 4. Pengantin baarak naga (dok. Backdrop Museum Lambung Mangkurat Prov. Kalsel)**

Dalam kehidupan sekarang, orang Banjar yang tersebar di sepanjang Sungai Barito dari daerah hilir (wilayah Kalimantan Selatan) hingga hulu (Kalimantan Tengah) masih melakukan kegiatan dengan menggunakan perahu yang ujungnya berbentuk kepala naga, sehingga disebut perahu naga atau *Perahu Banaga*. Di Kota Banjarmasin, lomba perahu naga dilaksanakan secara meriah setiap tanggal 17 Agustus dan Ulang Tahun Provinsi Kalimantan Selatan, demikian juga di daerah

seperti di Kabupaten Barito Kuala, Balangan (di Danau Baruh Bahinu) dan Muara Teweh di Barito Utara.

Keberadaan perahu sebagai bagian dari budaya maritim dalam kehidupan orang Banjar sudah ada jauh sebelum berdirinya Kerajaan Banjar. Dalam *Hikayat Banjar* versi JJ. Ras terdapat beberapa nama untuk menyebut kendaraan air, yaitu *benawa*, perahu, kapal, pelang, dan *keci* (kapal layar). Disebutkan adanya seorang tokoh bernama Mangkubumi sebagai orang yang kaya raya. “Mula-mula saudagar Kaling bernama Mangkubumi itu terlalu kaya, beberapa menaruh gedung, dan keci, dan kapal, dan *selup*, dan *kontin*, dan *pancalang*, dan *galiung*, tiada terperinamai banyaknya” (Ras 1968:228). Perahu yang berukuran besar disebut kapal, antara lain ada kapal yang bernama Prabayaksa. Sebagaimana disebutkan bahwa raja melengkapi kapal dengan sebuah *pergata* (*fregat*) yang akan digunakan utusannya ke negeri Tiongkok (Rafiek 2011:187-200). Banyaknya nama untuk menyebut perahu menunjukkan bahwa jalur air (sungai dan laut) merupakan jalur transportasi utama pada masa itu. Bahkan perjalanan ke negeri seberang juga ditempuh dengan perahu, tetapi dengan ukuran yang besar karena membawa rombongan dan perbekalan untuk waktu yang lama.

Pada masa kolonial Belanda, setelah berakhirnya Perang Banjar, Belanda membangun jalan darat yang menghubungkan tempat-tempat strategis untuk mempermudah pengawasan militer Belanda di daerah-daerah yang terisolasi. Dari Banjarmasin dibuat jalan darat melewati Martapura-Hulu Sungai sampai ke Tamiyang Layang-Ampah di Kalimantan Tengah. Sejak adanya jalan darat tersebut pertumbuhan kota dan kampung mengalami perubahan. Kampung-kampung yang semula menghadap sungai dipindah menghadap ke jalan darat. Kampung dan kota-kota baru bermunculan, seperti Pelaiari, Rantau, Kandangan, Tanjung, Tamiyang Layang dan Ampah yang letaknya tidak lagi linier di tepi sungai, melainkan linier sepanjang jalan darat (Ideham 2007b:331). Pembuatan jalan darat terkadang memotong jalur sungai sehingga sungai tersebut menjadi mati. Banyaknya akses jalan darat antarkampung dan kota menyebabkan peran sungai menjadi berkurang bahkan kini kian terlupakan.

Kehidupan saat ini tidak dapat dipisahkan begitu saja dari sejarah masa lalu, betapa pun kuatnya doktrin atau konsep baru yang saat ini dianut. Sebagai contoh, orang Jawa (yang telah Muslim) memerlukan waktu yang panjang untuk dapat menanggalkan tradisi Hinduisme, bahkan hingga kini. Demikian halnya dengan orang

Banjar yang tidak bisa begitu saja melepaskan jejak kehidupan nenek moyangnya. Jika ditarik garis mundur, sejarah orang Banjar adalah merupakan percampuran dari beberapa etnis, terutama Melayu dan Dayak yang sudah lebih dahulu menghuni bumi Kalimantan. Seperti halnya orang Banjar, orang Melayu sesungguhnya bukan merupakan suku murni, melainkan hasil perkawinan antara beberapa kelompok, terutama antara India perantau (ras Arya-Weddoid) dan kelompok peladang dari ras Mongoloid. Peristiwa itu terjadi sekitar abad 6 hingga awal abad 7 Masehi, ditandai dengan berdirinya Kerajaan Melayu di tepi Sungai Batanghari (Marzali, 2017:367-373).

Proses terbentuknya budaya di Nusantara tidak lepas dari persebaran sebuah bangsa besar, yaitu bangsa berpenutur bahasa Austronesia (selanjutnya disebut sebagai bangsa Austronesia) yang menyebar dari Taiwan-Filipina-Kalimantan hingga ke pulau-pulau lain di Nusantara, bahkan ke arah barat dari Madagaskar hingga paling timur di Polynesia Barat. Perjalanan bangsa Austronesia dari Taiwan-Filipina kemudian ke Pulau Borneo (Kalimantan) pada waktu itu adalah menyeberangi lautan, dilakukan dengan menggunakan perahu (Bellwood 2017:7-21).

Sebagai sebuah bangsa yang tersebar luas hampir di separo belahan bumi, dari Madagaskar hingga Polinesia, Austronesia mempunyai beberapa ciri yang sampai kini masih dapat dilihat dalam kehidupan sehari-hari pada beberapa masyarakat Indonesia. Menurut Bellwood, ciri-ciri tersebut berupa pola permukiman bentuk memusat, keahlian membuat tembikar, membuat pakaian dari kulit kayu, penggunaan busur, panah dan sumpitan. Dalam bidang religi mereka mengenal *shaman* (perantara ritual yang mendatangkan dan berbicara dengan roh), konsep dualisme dewa seperti langit sebagai simbol pria dan bumi sebagai simbol laki-laki, konsep kekuatan gaib dan mistis, serta tabu (Bellwood 2000:224-228). Jika mengikut pendapat Bellwood tersebut, masih ada simpul ikatan orang Banjar dan bangsa Austronesia, yaitu berupa konsep kekuatan gaib dan mistis yang disimbolkan dalam bentuk perahu naga.

Simbol mempunyai hubungan yang erat dengan religi. Religi dipandang sebagai seperangkat bentuk dan tindakan simbolik yang menghubungkan manusia dengan kondisi akhir keberadaannya. Menurut Geertz, religi adalah satu sistem simbol yang bertujuan untuk menciptakan perasaan dan motivasi yang kuat, mudah menyebar dan tidak mudah hilang dalam diri seseorang dengan cara membentuk konsepsi tentang sebuah eksistensi tatanan umum dan melekatkan konsepsi secara faktual sehingga perasaan dan motivasi akan tampak sebagai suatu realita yang unik

(Geertz 2012:342). Meskipun telah menganut agama Islam, ikatan kepercayaan tentang kekuatan naga yang berpasangan dengan perahu masih tetap bertahan dalam tradisi orang Banjar yang real dan unik.

## Penutup

Perahu dan naga mempunyai arti penting dalam perjalanan sejarah orang Banjar sebagai pelaut dan saudagar. Mengarungi laut dan sungai besar yang sarat dengan tantangan, sehingga selain perahu yang kuat, diperlukan “penjamin” rasa aman. Naga adalah binatang besar, diyakini sebagai penjaga dunia bawah, yang terkenal dengan kekuatan dan kesaktiannya. Perahu dan naga, keduanya dipadukan sebagai simbol kendaraan dan pengawal keselamatan.

Meskipun orang Banjar terkenal religius dan taat dalam menjalankan ajaran agama Islam, tetapi pada sisi lain masih ada beberapa aspek yang merupakan sisa dari tradisi leluhurnya. Bila dirunut ke belakang, orang Banjar terbentuk atas beberapa etnis, terutama Melayu, Dayak dan Jawa. Nama Banjar muncul sejak berdirinya Kerajaan Banjar di Banjarmasin. Hal tersebut tidak jauh berbeda dengan orang Melayu yang terbentuk dari beberapa etnis, bahkan ras, yaitu Wedid-Arya dan Mongoloid. Nama Melayu mulai dikenal setelah berdirinya Kerajaan Melayu di Sumatera. Orang Melayu terkenal sebagai penakluk samudera, kemudian menyebar ke seluruh Nusantara hingga akhirnya kawin dengan penduduk lokal. Di Kalimantan bagian tenggara, orang Melayu kawin dengan orang Dayak sehingga anak turunnnya menjadi muslim yang kemudian disebut orang Banjar.

Hingga kini, perpaduan berbagai etnis yang membentuk orang Banjar itu masih dapat dilihat jejaknya dalam berbagai ritual tradisional orang Banjar. Hal tersebut menjadi bukti bahwa, orang Banjar yang sekarang ini tidak terbentuk begitu saja dari kelompok muslim religius, tetapi ada berbagai kelompok dan kepercayaan yang mewarnai latar belakangnya, terutama Dayak yang masih menganut kepercayaan Kaharingan dan Melayu (muslim). Meski samar dan tidak transparan, jejak perjalanan nenek moyang orang Banjar sebagai pelaut ulung masih dapat dilihat dalam kehidupan orang Banjar saat ini. Jejak itu hadir dalam ritual sakral maupun dalam perayaan yang penuh hingar bingar, seperti festival perahu naga.



## **Daftar Pustaka**

- Bellwood, Peter. 2000. *Prasejarah Kepulauan Indo-Malaysia*. PT Gramedia Pustaka Utama.
- Bellwood, Peter. 2017. "Austronesian Studies in 2016: Where are We Now", dalam *Austronesian Diaspora a Perspective. Proceedings the International Symposium on Austronesian Diaspora*. Bagyo Prasetyo, Titi Surti Nastiti dan Truman Simanjuntak, (eds.). Gadjah Mada University Press, hlm. 7-21.
- Chalmers, Iyan. 2007. "The Islamization of Southern Kalimantan: Sufi Spiritualims, Ethnic Identity, Political Activism", dalam *Studi Islamika- Indonesian Journal for Islamic Studies*, Vol. 14 (3):371-417.
- Daeng, Hans. 1963. "Orang Marind Anim", dalam *Penduduk Irian Barat*. Koenjtaraningrat, ed. Jakarta: PT Penerbit Universitas.
- Daud, Alfani, 1997. *Islam dan Masyarakat Banjar: Deskripsi dan Analisa Kebudayaan Banjar*. Jakarta: Rajawali.
- Durkeim, Emile. 1976. *The Elementary Form of Religious Life*. Terjemahan Joseph Ward Swain. London: George Allen & Unwin Ltd.
- Geertz, Clifford. 2012. "Agama Sebagai Sistem Kebudayaan", dalam Daniel L. Pals. *Seven Theories of Religion*. Terjemahan I.R. Muzir dkk. Jogyakarta: IRCiSoD.
- Hadiwijono, Harun. 1985. *Religi Suku Murba di Indonesia*. Jakarta: BPK Gunung Mulia.
- Hawkins, Mary. 2010. "Becoming Banjar", *The Asia Pacific Journal of Anthropology*. London: Routledge.
- Ideham, Suriansyah, Sjarifuddin, Gazali Usman, Zainal Arifin Anis, dan Wajidi. 2007a. *Sejarah Banjar*. Banjarmasin: Balitbangda Provinsi Kalimantan Selatan.
- Ideham, Suriansyah, Sjarifuddin, Zainal Arifin Anis, dan Wajidi. 2007b. *Orang Banjar dan Kebudayaananya*. Banjarmasin: Balitbangda Provinsi Kalimantan Selatan & Pustaka Banua.
- Koentjaraningrat. 1977. *Beberapa Pokok Antropologi Sosial*. Jakarta: Dian Rakyat, Mulvany D.J.
- Marzali, Amri. 2016. "The Origins of Orang Melayu", dalam *Austronesian Diaspora a New Perspective*. Gadjah Mada University Press, hlm 367- 374.

- Rafiek, Muhammad. 2011. "Kapal dan Perahu dalam Hikayat Raja Banjar:Kajian Semantik", dalam *Borneo Research Journal* 5, hlm. 187-200.
- Ras, J.J. 1968. *Hikajat Bandjar:A Study Indonesia Malay Historiography*. The Hague, Nijhoff for KITLV.
- Saleh, Idwar. 1983/1984. *Sekilas Mengenai Daerah Banjar dan Kebudayaan Sungainya Sampai Akhir Abad IXX*. Banjarmasin:Proyek Pengembangan Permuseuman Kalimantan Selatan.
- Schärer, Hans. 1963. *Ngaju Religion The Conception of God among a South Borneo People*. The Hague:Martinus Nijhoff.
- Slametmuljana. 2013. *Tafsir Sejarah Nagarakretagama*. Yogyakarta:LKiS.
- Syarifuddin dan Kadir, Saperi. 1990/1991. *Mengenal Koleksi Museum Negeri Propinsi Kalimantan Selatan Lambung Mangkurat*. Banjarbaru:Proyek Pembinaan
- Sukendar, Haris. 2002. *Perahu Tradisional Nusantara*. Jakarta:Ditjen Kebudayaan Depdikbud.
- Tanudirja, Daud Aris. 1985. "Lukisan Dinding Gua sebagai Salah Satu Unsur Upacara Kematian", dalam *Berkala Arkeologi* Th VI No. 1. Yogyakarta:Balai Arkeologi Yogyakarta.
- Usman, Gazali. 1989. *Urang Banjar dalam Sejarah*. Banjarmasin:Lambung Mangkurat University Press.
- Wasita, 2014. "Karakter Budaya Banjar:Penelusuran Berdasar Budaya Materi dan Tradisi". Laporan Penelitian Arkeologi. Banjarbaru:Balai Arkeologi Banjarmasin.

# EPILOG: LAUT PEMERSATU NUSANTARA

*Bambang Budi Utomo\**

“Pemerintah Republik Indonesia berkewajiban melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia”. Demikian bunyi pembukaan UUD 1945. Inilah dasar hukum yang dipakai untuk mengatur masalah kelautan pemerintah Republik Indonesia sebagai konsekuensi dari negara yang wilayahnya mencapai lebih dari 1,9 juta mil<sup>2</sup> dan terdiri dari 17.508 pulau. Di dalamnya berdiam lebih dari 770 suku bangsa dengan corak budaya sendiri, serta 19 daerah hukum adat dan 726 bahasa.

Pada awal kemerdekaannya, pengaturan batas-batas teritorial Republik Indonesia misih mengacu pada *Territoriale Zee en Maritime Kringen-Ordonantie 1939 (TZMKO 1939)*, yang dalam Pasal 1, ayat 1 ditetapkan bahwa batas-batas laut teritorial adalah selebar 3 mil dari garis pantai. Tentu saja pasal ini tidak sesuai bagi sebuah negara kepulauan, karena dalam sebuah negara kepulauan semua pulau serta laut yang terletak di antaranya harus dianggap sebagai satu kesatuan yang utuh.

Untuk mewujudkan cita-cita tersebut, maka pada tanggal 13 Desember 1957 pemerintah Republik Indonesia yang pada waktu itu berada di bawah Kabinet Djoeanda, mengeluarkan sebuah pernyataan ketentuan mengenai wilayah perairan Indonesia, yang dikenal dengan nama Deklarasi Djoeanda 1957. Isinya adalah:

*”segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada*

---

\* Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Jl. Raya Condet Pejaten No. 4, Pasar Minggu, Jakarta 12510, [dapuntahyang@yahoo.com](mailto:dapuntahyang@yahoo.com)

*wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada Negara Republik Indonesia. Lalu-lintas yang damai diperairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan/ mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia”.*

Dalam pernyataan itu terkandung suatu konsepsi Nusantara, yang melahirkan konsekuensi bagi pemerintah dan bangsa Indonesia untuk memperjuangkan serta mempertahankannya hingga mendapat pengakuan internasional.

Dicermati dari sisi kesuku bangsaan dan budaya, keberadaan laut bebas di antara pulau-pulau di Negara Republik Indonesia sangatlah janggal. Bagaimana pun penduduk antara satu pulau dengan pulau lainnya misih satu bangsa. Bagaimana mungkin sebuah negara yang berdaulat dipisah-pisahkan oleh laut bebas sebagai pembatasnya. Sejak awal kedatangan manusia di bumi Nusantara ini, pulau-pulau besar seperti Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Irian telah dihuni manusia. Bahkan pulau-pulau kecil seperti Nusatenggara (dahulu disebut Kepulauan Sunda Kecil) juga telah dihuni (Belwood 1985). Beberapa penelitian arkeologi di Flores menemukan sisa-sisa kehidupan dari 80.000 tahun yang lalu.

Bangsa barat yang merantau menyebut tanah kelahirannya *homeland*, *motherland* atau *fatherland* (untuk bangsa Jerman) 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, “laut halamanku dan pulau rumahku”.

Republik Indonesia merupakan negara kepulauan dengan beragam suku bangsa, bahasa, dan budayanya. 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.

## **Maritim Pemersatu**

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 (Lapian 1992).

Laut adalah ajang untuk mencari kehidupan bagi kedua kelompok masyarakat. Dari laut dapat dieksploitasi sumber daya 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 *Kadātuan Śrīwijaya*, Kerajaan Mālayu, Kerajaan Majapahit, dan Kerajaan Gowa-Tallo (Makassar).

Laut merupakan 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 antar benua atau antar pulau. 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.

*Wawasan Nusantara*\*\* adalah konsep politik bangsa Indonesia yang memandang Indonesia sebagai satu kesatuan wilayah, meliputi tanah (darat), air (laut) termasuk dasar laut dan tanah di bawahnya dan udara di atasnya secara tidak terpisahkan, yang menyatukan bangsa dan negara secara utuh menyeluruh mencakup segenap bidang kehidupan nasional yang meliputi aspek politik, ekonomi, sosial

---

\*\* Usaha penyatuan Nusantara pernah dilakukan jauh sebelum Republik Indonesia berdiri, yaitu pada abad ke-13 oleh Mahārāja Kērtanāgara dengan *Wawasan Dwipāntara* dan pada abad ke XIV oleh Mahāpatih Gajah Mada dengan *Sumpah Palapa*.

budaya, pertahanan dan keamanan (Kusumaatmaja 1986). Inilah cara pandang bangsa Indonesia dalam memandang tanah air tempat kelahirannya yang akhir-akhir ini sudah mulai dilupakan oleh anak-anak bangsa.

### **Relevansi Penelitian Kemaritiman**

Bangsa bahari melakukan aktivitas kesehariannya menyeberangi laut dan selat membawa barang dari satu pulau ke pulau lain. Layaknya semut di darat yang tidak tampak jalur perjalanannya, anak bangsa bahari juga tidak tampak jalur pelayarannya. Mereka sudah paham dan hafal arah tujuannya. Memang, kadangkala mereka tersesat kalau terjadi badai atau terbawa arus yang kuat. Dari aktivitas yang mereka lakukan ini, lama kelamaan terbentuk jaringan pelayaran dan perdagangan yang menghubungkan satu pulau dengan pulau lain. Jalur yang mereka bentuk dapat dikatakan aman dari kendala di laut, seperti gosong-gosong pasir dan karang laut yang dapat mengkandaskan dan bahkan menenggelamkan kapal.

Pengetahuan kebaharian para pelaut lokal—pada zaman perdagangan antarbangsa dikenal sebagai pelaut Melayu—dimanfaatkan oleh para pelaut asing. Banyak pelaut asing yang menggunakan “jasa” pelaut lokal sebagai pemandu arah. Peta-peta laut perairan Nusantara bangsa Eropa sebagian besar dibuat atas petunjuk bangsa Melayu. Demikian juga yang menunjukkan jalan menuju tempat penghasil rempah.

Pada awal hingga pertengahan milenium pertama tarikh Masehi, jalur-jalur pelayaran hanya terbentuk di kawasan barat Nusantara. Jalur-jalur ini terbentuk karena komoditi kapur barus, kemenyan, damar, dan lada yang dihasilkan di sebelah barat Nusantara (Sumatera). Beberapa barang komoditi seperti rempah-rempah (cengkeh, pala, dan bunga pala) dari kawasan timur Nusantara, dipasarkan di bandar-bandar yang ada di Sumatera dan Jawa. Di kawasan ini terbentuk jalur pelayaran antara Kanton-Sumatera-Jawa; Kanton-Sumatera-India; dan sebaliknya (Wolters 1974:Peta 2).

Mulai pertengahan milenium kedua tarikh Masehi, ketika bangsa-bangsa Eropa masuk ke Nusantara, di Nusantara terbentuk jaringan pelayaran baru yang menuju kawasan timur (Maluku, Ternate, dan Banda). Orang-orang Portugis melakukan pelayaran dari Melaka ke Maluku melalui jalur utara dan selatan Kalimantan. Sementara itu orang Spanyol melalui jalur utara dari Kepulauan Filipina langsung ke

Maluku Utara (Ternate dan Tidore). Belakangan, akibat Perjanjian Tordesilas (7 Juni 1494) yang “membagi” dunia sebagian untuk Portugis dan sebagian untuk Spanyol, bangsa Spanyol tidak lagi datang ke Nusantara tetapi ke Filipina dan Amerika Selatan.

Adanya jalur-jalur pelayaran ini tentu saja menimbulkan tempat-tempat berlabuh yang pada akhirnya terbentuk bandar-bandar besar, seperti Kota Cina (Medan), Kedah, Melaka, Palembang, Jayakarta, Tuban, Gresik, Surabaya, Banjarmasin, Makassar, Sumbawa, Ternate, Tidore, Hitu, Ambon, dan Banda-Neira. Jalur-jalur pelayaran ini tetap hidup sebagai jalur pelayaran tradisional, terutama di kawasan tengah dan timur Nusantara. Ada pula tempat singgah menambah perbekalan dan perbaikan kapal, misalnya di Pulau Natuna, Pulau Belitung, dan Pulau Bawean.

Sebagai Bangsa Bahari, perjalanan sejarah tersebut perlu dikaji karena semua ini berkaitan dengan kesatuan dan persatuan bangsa. Bangsa Indonesia sebagai Bangsa Bahari yang awalnya multietnis dan pada akhirnya multikultur mendiami berbagai pulau yang tersebar di Nusantara. Keadaan seperti ini tentu sangat rentan perpecahan. Apalagi kalau laut dipandang sebagai pemisah atau batas wilayah yang memisahkan masyarakat suku bangsa tertentu yang tinggal di sebuah pulau. Melalui kajian Arkeologi Maritim kita dapat mengetahui benang merah yang bisa menyatukan bangsa ini, dan sekaligus mengetahui kelemahannya.

## **Menjadi Bangsa Bahari**

Hunian awal di Sumatera Utara dan Aceh yang bukti-buktinya berupa sampah dapur (*kjokkenmöddinger*) dan alat-alat batu Hoabinhian dengan manusia pendukungnya dari Ras Australomelanesid. Pada awal kedatangannya dari Asia Daratan, mereka tinggal di daerah pesisir. Melalui sungai-sungai yang mengalir di dekat lokasi hunian, kemudian mereka berpindah ke daerah hilir di pedalaman. Ketika masih menghuni pesisir, mereka tinggal di pemukiman terbuka. Di pedalaman, di daerah kars mereka kemudian tinggal di gua-gua. Ketika di pesisir mereka makan dari jenis kerang-kerangan, dan hasil laut lainnya. Di daerah pedalaman mungkin mereka sudah hidup bercocok-tanam di ladang dan sebagian lagi berburu.

Kira-kira 3000 SM para penutur rumpun bahasa Austronesia dari Ras Melanesid memasuki Nusantara. Mereka datang dari Taiwan menuju Kepulauan Filipina, dan memasuki Nusantara tiba di Kalimantan, dan sebagian lagi tiba di Sulawesi.

Diaspora para penutur ini misih terus berlanjut. Dari Kalimantan sebagian ke Jawa, sebagian ke Sumatera, sebagian ke Semenanjung Tanah Melayu, dan sebagian lagi kembali ke timur laut Kalimantan; Ada juga yang terus ke arah barat hingga ke timur Afrika di Pulau Madagaskar; Dari Sulawesi pengembaraannya terus berlanjut ke arah timur, sebelah utara Pulau Irian (Papua) hingga ke Kepulauan Paskah di Samudera Pasifik. Dalam pengembaraannya menuju Nusantara mereka telah mahir dalam bercocok-tanam di Taiwan dan mengembangkan teknik pembuatan perahu selama menyeberangi laut dan selat.

Di Kalimantan para pendatang Austronesia yang datang belakangan tinggal di gua-gua. Mereka menempati gua-gua karst di Sangkurilang-Mangkalihat di Kalimantan Timur. Gua-gua ini, meskipun terletak di pegunungan karst, tetapi dekat dengan aliran sungai yang memungkinkan mereka dapat melakukan komunikasi dengan daerah hulu. Pada dinding Gua Mardua dan Liang Sara adalah bukti aktivitas para penutur rumpun bahasa Austronesia. Mereka datang menempati gua-gua ini dengan menggunakan perahu sebagaimana digambarkan pada dinding gua. Perahu yang mereka buat sangat sederhana. Boleh jadi mereka buat dengan teknik keruk (*dugout*). Teknik tradisi Asia Tenggara yang dikenal dengan teknik “papan-ikat dan kupingan-pengikat” mungkin belum mereka kenal karena lebih rumit. Kemampuan membuat dan menggunakan perahu ini yang membawa mereka bisa sampai di kawasan karst di bagian hulu Sungai Baay (Muara Bulan). Peran Sungai Muara Bulan (Baay) dalam perkembangan budaya maritim sudah terlihat sejak diaspora para penutur rumpun bahasa Austronesia di Kalimantan. Manusia yang berpindah dari daerah hilir, di daerah hulu berkembang menjadi sub-suku bangsa Dayak yang juga mengembangkan teknologi perahu sama seperti moyangnya di daerah hilir.

Diaspora para penutur rumpun bahasa Austronesia ke arah barat sampai di sebelah timur benua Afrika. Madagaskar, sebuah pulau di sebelah timur Afrika adalah salah satu daratan terakhir yang mereka capai. Mengenai bagaimana cara okupasinya adalah salah satu episode yang paling sedikit dipahami dalam periode prasejarah. Meskipun lokasinya terletak di lepas pantai timur Afrika, namun bukti genetika, bahasa dan budaya membuktikan bahwa penduduk Madagaskar memiliki koneksi yang sangat erat dengan orang Indonesia. Diduga orang-orang yang ada di Madagaskar ini berasal dari Jawa yang melakukan pelayaran melalui pantai selatan Jawa menyeberangi Samudera Hindia. Boleh jadi mereka melalui jalur lain, tidak

yang melalui Selat Malaka menyeberangi Samudera Hindia, dan tiba di Madagaskar. Di Nusantara mereka menempati pulau-pulau, dan di sini pula mereka sudah menjadi Bangsa Bahari.

### **Terbentuknya Jaringan Pelayaran**

Mengenai jaringan pelayaran dan perdagangan barter atau tunai, orang-orang yang hidup di Nusantara sudah lama melakukannya. Jaringan pelayaran di Nusantara telah dirintis oleh manusia-manusia prasejarah, mungkin sekali dalam rangka perdagangan rempah-rempah atau yang lainnya. Data arkeologis tentang penyebaran nekara-nekara perunggu dari daratan Asia Tenggara, Semenanjung Tanah Melayu, Sumatera, Jawa, Bali, Kepulauan Sunda Kecil hingga Kepulauan Kei di Maluku Tenggara, merupakan suatu bukti tentang adanya lalu-lintas perdagangan rempah-rempah (Rouffaer 1900). Pada millennium pertama tarikh Masehi, rempah-rempah di dunia diduga hanya dihasilkan di bumi Maluku, seperti cengkeh hanya di Ternate dan pala/bunga pala hanya di Banda. Selanjutnya Rouffaer menemukan bukti tertulis dari Eropa yang menyatakan bahwa rempah-rempah hanya dihasilkan di Maluku.

Melalui komoditi cengkeh dan pala tersebut, dapat ditelusuri jalur-jalur pelayaran dan perdagangan sampai seberapa jauh hubungan Maluku dengan Tiongkok, India, Timur Tengah, bahkan Eropa. Sebuah sumber tertulis Romawi dari Plinius Major (tahun 75 Masehi) menyebutkan *garyophyllon* (nama tumbuhan yang hanya dapat tumbuh di hutan sakti India).<sup>\*\*\*</sup> Dari keterangan sumber tersebut, Rouffaer menduga bahwa yang dimaksud dengan *garyophyllon* adalah cengkeh, dan telah dikenal di benua Eropa pada awal abad Masehi (Rouffaer 1905:363-364). 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. Sebuah sumber Tiongkok menginformasikan bahwa salah seorang Kaisar Dinasti Han (abad III SM) mengharuskan para petinggi kekaisaran untuk mengulum cengkeh ketika menghadap.

Sumber Eropa lainnya menyebutkan bahwa St. Silvester, seorang Uskup Roma (314-335 Masehi) menerima hadiah 150 pon cengkeh. Sumber lain menyebutkan

---

<sup>\*\*\*</sup>Orang Tionghoa rupanya sudah mengetahui bahwa cengkeh hanya dapat diperoleh dari Maluku, "hanya satu tempat di laut selatan yang memproduksi cengkeh..." (Groeneveldt 1960).

bahwa pada tahun 547 *Cosmos Indicopleustis* mencatat di antara barang-barang dagangannya terdapat rempah-rempah yang didatangkan dari Tiongkok dan Srilanka. Dalam hal ini, Tiongkok dan Srilanka berfungsi sebagai tempat transit komoditi rempah dari Maluku sebelum dipasarkan lebih lanjut.

Informasi dari sumber-sumber tadi menimbulkan pertanyaan. Sebuah komoditi yang “hanya” dihasilkan dari satu tempat, yaitu Maluku, tetapi ada di tempat lain yang letaknya jauh dari sumbernya. Pertanyaannya, siapa yang membawa komoditi tersebut, apakah mereka yang datang mengambil, atau orang dari Maluku yang membawanya. Atau dibawa secara berantai dari Maluku, India (Srilanka), kemudian Eropa. Kemudian bagaimana dengan bentuk alat angkutnya?

Sumber-sumber tertulis tentang hasil dari Maluku tersebut, mengindikasikan bahwa bukan pembeli yang datang ke Maluku, melainkan orang-orang dari Maluku (Nusantara) yang datang. Kalau pembeli yang datang, biasanya diceriterakan juga tempat yang didatangi itu. Sebuah deskripsi “menyesatkan” yang ditulis oleh penulis Arab terkenal Ibnu Battūta (1350 Masehi) menyatakan: “cengkeh yang diperdagangkan adalah batang pohonnya, buahnya disebut pala, dan bunganya dinamakan fuli (Ferrand 1913). Ini berarti, Ibnu Battūta tidak tahu bagaimana bentuk pohon cengkeh, bagaimana bentuk pohon pala, dan seperti apa bentuk bunga cengkeh dan biji pala.

Selama ini ada anggapan, bahwa jaringan pelayaran dan perdagangan rempah, dimulai sejak kedatangan bangsa-bangsa Eropa ke Nusantara pada sekitar abad XVI. Ternyata anggapan itu tidak benar. Bukti-bukti arkeologis yang diperoleh melalui kegiatan arkeologi bawah air (*underwater archaeology*), mendapatkan petunjuk bahwa jaringan pelayaran dan perdagangan rempah telah ada sejak abad IX. Sementara itu data sejarah menyebutkan, bahwa tataniaga rempah telah ada sejak awal tarikh Masehi (Tanudirjo 2013:1-2; Ririmase 2017:1). Ditemukannya kapal karam di perairan Nusantara (Nanhai), yang memuat berbagai jenis komoditas dari abad IX hingga abad XIX, merupakan suatu bukti adanya aktivitas perdagangan dari kerajaan asal kapal tersebut dengan kerajaan-kerajaan di Nusantara. Aktivitas ini, tentunya melalui proses yang rumit dan melampaui rentang geografi yang relatif jauh, ini menandakan perkembangan jaringan pelayaran terutama hubungan langsung antara Tiongkok dengan Nanhai. Runtuhan kapal yang ditemukan di dasar laut perairan Cirebon, membuktikan macam-macam barang komoditi yang diangkut dari berbagai bangsa, seperti Persia, India, dan Tiongkok.

Pada sekitar pertengahan milenium pertama tarikh Masehi, perairan belahan barat Nusantara, terutama perairan Selat Malaka, Selat Karimata, dan Laut Jawa ramai dilayari kapal-kapal niaga dari berbagai bangsa. Sebagai daerah laluan pelayaran, di beberapa tempat timbul bandar-bandar tempat kapal berlabuh. Dan tentu saja di tepian laluan itu terdapat kerajaan-kerajaan besar sekaligus penguasa dari bandar. Di Sumatera pada sekitar abad VII-XI terdapat *Kedātuan Śrīwijaya*. Sezaman dengan *Śrīwijaya*, di Jawa terdapat Kerajaan Matarām.

Pulau Sumatera dan Jawa merupakan pulau yang termasuk di wilayah sebelah barat Nusantara. Karena letaknya yang strategis di lintas pelayaran dan perdagangan Selat Melaka, serta sumber daya alam sebagai komoditi perdagangan pada masa awal masuknya kebudayaan India, di kedua pulau tersebut cepat berkembang kebudayaan India dalam wujud ajaran Hindu dan Buddha. Demikian juga institusi kerajaan yang mendapat pengaruh kebudayaan India, seperti *Tārumanāgara*, *Śrīwijaya*, dan *Mḍaṅ* (Matarām). Sementara itu pulau lainnya seperti Kalimantan dan Sulawesi pengaruh kebudayaan India kurang berkembang, meskipun di Kutai (Kalimantan) terdapat institusi kerajaan yang mendapat pengaruh kebudayaan India, yaitu Kerajaan Kutai.

Kalau dilihat dari keberadaan institusi kerajaan yang ada di belahan barat Nusantara, kebudayaan India masuk ke Jawa dulu (setelah Kalimantan), kemudian barulah di Sumatera. Di Jawa sudah ada kerajaan *Tārumanāgara* yang berkembang pada sekitar abad V Masehi. Bahkan kontak perdagangan dengan India sudah berlangsung sejak abad I Masehi dengan ditemukannya tembikar Arikamedu di Buni dan Batujaya (Karawang), serta Patenggeng (Subang). Sementara itu, setidaknya untuk sementara ini, pengaruh kebudayaan India yang berbentuk institusi kerajaan baru *Śrīwijaya* yang berkembang pada sekitar abad VII Masehi. Temuan manik-manik batu karnelian di Situs Air Sugihan (daerah delta Musi), mengindikasikan telah ada kontak perdagangan dengan India Selatan, jauh sebelum kelahiran *Śrīwijaya*.

Lokasi mana yang lebih memungkinkan adanya pelabuhan di pantai utara Jawa pada masa ramainya pelayaran dan perdagangan dengan India? Penelitian arkeologi di Situs Bale Kambang, Kabupaten Batang (Jawa Tengah) berhasil menampakkan sebuah bangunan petirnaan yang tampaknya sudah digunakan sejak abad VII sebagaimana informasi dari Prasasti Bale Kambang kemudian berlanjut sekitar abad VIII-IX Masehi sezaman dengan Masa Matarām Kuno yang pusatnya di daerah Kedu. Posisinya yang strategis membuat situs ini masih digunakan sampai akhir abad XV-XVI Masehi. Hasil ekskavasi menunjukkan bahwa sampai sekitar

abad XV-XVI wilayah ini masih dikunjungi dan bahkan mungkin masih dihuni. Diduga kuat daerah ini pernah menjadi sebuah pelabuhan tempat mengambil air tawar untuk bekal di kapal. Apalagi di daerah selatan Batang ada jalan yang sengaja dibuat untuk menuju Dieng sebagai pusat upacara.

Daerah sekitar Batang dapat diduga merupakan salah satu pelabuhan dari Kerajaan Matarām Kuno yang pusatnya ada di daerah Kedu. Kerajaan ini dapat diyakini sebagai kerajaan yang setidaknya-tidaknya mempunyai perhatian terhadap kebaharian. Prasasti Sojomerto (sekitar abad VIII Masehi) yang ditemukan di daerah Pekalongan (pesisir utara Jawa bagian tengah) menginformasikan tentang seorang tokoh yang bernama Dapunta Selendra. Oleh Boechari tokoh ini diduga sebagai pendiri dinasti (*vamsakērtā*) yang datang dari luar Jawa dan kemudian berkuasa di Matarām Kuno (Boechari 1966:141-151). Dilihat dari pemakaian bahasa Melayu dan nama “dapunta”, diduga tokoh ini berasal dari Sumatera. Di kemudian hari, keturunan dari Dapunta Selendra berkuasa di Kerajaan Mḍaṅ dengan rajanya yang terkenal yaitu Rakay Paṅamkaran dyāh Saṅkhara Śrī Saṅgrāmadhananjaya. Prasasti lain yang berbahasa Melayu Kuno menyebut kata “dapunta” adalah Prasasti Saṅ Hyaṅ Wintaṅ dalam kalimat//*dapunta marhyang jñanatatva namaṇḍa*//yang artinya// bernama *dapunta marhyang jñanatatva*//(de Casparis 1950:50-73).

Prasasti Saṅ Hyaṅ Wintaṅ tidak berangkatahun, namun diduga berasal dari sekitar abad IX Masehi. Ditemukan di desa Gandasuli (Temanggung, Jawa Tengah) dekat dengan runtuhannya bangunan caṅḍi. Dari tempat yang sama ditemukan juga prasasti lain yang juga berbahasa Melayu Kuno. Dikenal dengan nama Prasasti Daṅ Puhāwaṅ Glis berangkatahun 17 Mei 827 (Damais 1955:133-136). Isinya tentang persembahan dari Daṅ Puhāwaṅ Glis (seorang nakhoda kapal yang bernama Glis) bersama istri, berupa sebuah alat penanak nasi, sebuah lampu, enam buah tempat api pemujaan, dan sebuah genta upacara, sebagai tanda bakti dan tanda bahwa Daṅ Puhāwaṅ Glis tidak lupa kepada *sīma*-nya.

Suatu hal yang perlu dicermati dari Prasasti Daṅ Puhāwaṅ Glis adalah adanya seorang nakhoda (*Daṅ Puhāwaṅ*) mengeluarkan sebuah prasasti yang berbahasa Melayu Kuno, memberikan persembahan kepada sebuah bangunan suci yang ada di daerah pedalaman Jawa Tengah. Kedua prasasti tersebut (Saṅ Hyaṅ Wintaṅ dan Daṅ Puhāwaṅ Glis) dapat memberikan informasi pada kita bahwa di Desa Gondosuli terdapat kelompok masyarakat pendatang yang berbahasa Melayu Kuno, dan seorang nakhoda kapal yang memperlihatkan kebaktiannya kepada sebuah bangunan suci

yang dibangun oleh orang-orang sesukunya dan kini menjadi penguasa di Mḍaḡ (Damais 1955:134).

Tempat-tempat persinggahan kapal bukan hanya di sebuah bandar besar di sebuah pulau besar, tetapi juga dapat singgah di suatu tempat di sebuah pulau kecil yang mempunyai sumber air tawar, seperti di Natuna, Belitung, Karimunjawa, dan Bawean. Berita Tionghoa yang berasal dari sekitar abad XIII menyebutkan Ma-yi-tung sebagai tempat singgahnya kapal-kapal Khubilai Khan untuk menambah perbekalan dan memperbaiki kapal-kapal yang rusak (Groeneveldt 1960). Beberapa penelitian arkeologi di pulau-pulau tersebut berhasil membuktikan adanya hunian disitu. Balai Arkeologi Yogyakarta di Pulau Bawean berhasil menemukan bukti-bukti adanya pemukiman kelompok masyarakat penganut ajaran Buddha berupa stūpika-stūpika tanah liat.

Pesisir utara Bali terletak di lintas pelayaran menuju daerah penghasil rempah di Kepulauan Maluku. Kawasan ini telah lama dikenal oleh orang asing. Sebuah tempat yang mengandung tinggalan budaya masa lampau, di Sembiran ditemukan petunjuk bahwa di kawasan ini telah dikunjungi oleh orang-orang dari India. Buktinya berupa tembikar-tembikar Arikamedu yang merupakan indikator adanya hubungan perdagangan dengan India Selatan (Ardika dan Belwood 1991). Arikamedu adalah sebuah tempat penghasil tembikar yang dikapalkan melalui pelabuhan Pondicherry di India Selatan. Tembikar ini biasanya mempunyai pertanggalan dari sekitar abad I-II Masehi. Selain itu ditemukan sebuah kerangka yang mengindikasikan bahwa individu berasal dari India.

Ketika ramainya jalur pelayaran di Laut Flores, di pesisir utara Bali muncul beberapa tempat berlabuh. Data prasasti memberikan informasi tentang keberadaan pelabuhan Julah dan Manasa. Kegiatan penelitian yang dilakukan hingga saat ini telah memberikan data tentang keberadaan masyarakat yang beraktivitas di sepanjang pantai utara, yaitu di Pantai Julah, Pantai Sangsit, Desa Pacung, dan Desa Sembiran. Dapat dikatakan bahwa kawasan tersebut adalah kawasan pelabuhan kuno di pantai utara Bali pada abad pertama hingga saat ini, di mana saat ini Pelabuhan Sangsit menjadi pusat perdagangan antarpulau di pantai utara Bali. Prasasti dari abad X menginformasikan bahwa masyarakat di Bali sudah mempunyai aturan yang berkenaan dengan transportasi di laut sebagaimana tersurat dalam prasasti yang ditemukan di Desa Sembiran.

Salah satu prasasti yang berisikan tentang aturan itu antara lain menyebutkan bahwa 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. Aturan itu antara lain menyebutkan “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.”

Kala masuknya kebudayaan India ke Nusantara, di perairan sebelah barat Nusantara sudah terbentuk dengan mapan jaringan pelayaran dan perdagangan. Hal ini disebabkan karena intensitas hubungan perdagangan (rempah) cukup tinggi. Pada masa itu diduga bandar-bandar di sebelah barat Nusantara berfungsi sebagai *entrêport*, sebagai pengepul dari produk rempah dari Maluku. Para saudagar dari Maluku yang datang ke bandar-bandar di Nusantara barat, seperti di Śrīwijaya (Palembang), Kota Cina (Medan), Kambangputih (Tuban), dan Gresik. Kemudian pada awal masuknya agama Islam—yang umumnya dibawa oleh saudagar dari Tashi (Persia atau Arab menurut berita Tionghoa)—muncul beberapa bandar bahkan kerajaan di mulut sebelah baratdaya Selat Malaka, seperti Samudera Pasai, Lamri (Lamreh), Keureutoe, dan Kota Cina. Samudera Pasai kemudian menjadi pusat pemerintahan yang dikenal dengan nama Kesultānan Samudera Pasai.

Kerajaan dalam bentuk Kesultānan ini secara politik dan keuangan sudah matang. Dalam bidang perekonomian, diketahui tiap Sultān mengeluarkan mata uang. Ada yang dibuat dari bahan emas ada pula yang dibuat dari bahan perunggu. Sultān Ali Mughayat adalah Sultān Aceh pertama yang mengeluarkan mata uang emas sebagai alat pembayaran, yang disebut “dirham” (bahasa Aceh *deureuham*). Mata uang ini mempunyai ciri bertuliskan “Ali Mālik al-Zāhir” (sisi depan) dan “al-sultān al-‘ādil” (sisi belakang); bergaris tengah 10,5 mm; berat sekitar 0,60 gr; kadar emas 17 kr. Mata uang ini merupakan tiruan dari mata uang Samudera Pasai seperti yang diceriterakan oleh Ma Huan.

## **Kebaharian yang Tersisa**

Masa kejayaan dunia bahari Nusantara lama kelamaan meredup manakala para saudagar Eropa masuk Nusantara. Maksudnya hendak berdagang rempah, tetapi pada prakteknya melakukan monopoli perdagangan, dan akhirnya menjajah. Mereka datang dari arah barat Nusantara untuk mencari dan datang langsung ke sumbernya di Maluku. Dunia kebaharian Nusantara lebih dikebiri lagi ketika kekalahan Kerajaan Gowa-Tallo (Makassar) dan diberlakukannya Perjanjian Bungaya pada 18 November 1667. Salah satu pasal yang mengebiri dunia bahari antara lain disebutkan: *“Pemerintah dan rakyat Makassar tidak boleh berlayar ke mana pun kecuali Bali, pantai Jawa, Jakarta, Banten, Jambi, Palembang, Johor, dan Kalimantan, dan harus meminta surat izin dari Komandan Belanda di sini Makassar. Mereka yang berlayar tanpa surat izin akan dianggap musuh dan diperlakukan sebagaimana musuh. Tidak boleh ada kapal yang dikirim ke Bima, Solor, Timor dan lainnya semua wilayah di timur Tanjung Lasso, di utara atau timur Kalimantan atau pulau-pulau di sekitarnya. Mereka yang melanggar harus menebusnya dengan nyawa dan harta”*. Demikianlah dunia kebaharian mulai dikebiri secara sistematis kemudian pada tahun 1830 menyusul politik Sistem Tanam Paksa yang dikenal dengan nama *Cultuurstelsel* (Sistem Kultivasi atau Sistem Budidaya) yang diundangkan oleh Gubernur Jenderal Johannes van den Bosch. Namun pada prakteknya lebih kejam dari kebijakan VOC dalam perdagangan rempah.

Meskipun dunia kebaharian Nusantara telah lama dikebiri, namun budaya bahari tradisional di kalangan rakyat Indonesia, khususnya di Indonesia bagian tengah dan bagian timur masih cukup lestari. Gejala ini dapat ditelusuri ke belakang manakala jaringan komunikasi di daerah kepulauan dilalui melalui laut dan sungai. Keduanya merupakan media penghubung antar pulau dan pesisir dengan pedalaman, memiliki peran vital yang mendorong tumbuhnya peradaban-peradaban di wilayah Kepulauan Maluku. Abad XV-XVII adalah episode penting meluasnya jaringan pelayaran dan perdagangan, sekaligus penyebaran agama Islam dari pusat-pusat peradaban di Kepulauan Maluku. Wilayah Kepulauan Maluku, adalah tipikal wilayah geopolitik dan geokultural yang memberikan gambaran bahwa relasi laut dan sungai, pesisir dan pedalaman, pusat dan wilayah seberang atau wilayah pinggiran kekuasaan Islam, saling jalin menjalin sebagai bagian integral proses panjang sejarah budaya terbentuknya jaringan niaga dan sekaligus jaringan Islamisasi. Dalam konteks kekinian, jaringan laut-darat melalui sungai masih dipergunakan. Dari sini tampak

jaringan komunikasi melalui sungai masih bermanfaat sepanjang jalan darat belum cukup memadai.

Di wilayah yang secara geografis merupakan kepulauan, budaya memandang laut sebagai pemersatu harus dipertahankan. Laut diakrabi sebagai jembatan untuk menjangkau dunia luas. Laut menjadi wahana alamiah yang mentransformasi kebudayaan masyarakat dalam kawasan ini.

Sebagaimana halnya wilayah lain di Nusantara, pemahaman atas laut diwujudkan lewat jejak budaya bahari yang diwujudkan dalam bentuk benda (*tangible*) dan tak benda (*intangible*) di Kepulauan Maluku Tenggara. Budaya bahari yang tak benda direfleksikan dalam wujud pengetahuan empiris yang berkenaan dengan dunia kemaritiman hingga konsep kosmologi, kepercayaan, simbol dan mitologi yang berkembang di masyarakat. Budaya tak benda ini kemudian diwujudkan atau “dimaterialisasi” dalam bentuk budaya materi kebaharian seperti perahu tradisional, arsitektur dan monumen tradisional hingga rencana ruang dalam lingkup pemukiman masa lampau.

Temuan artetaktual berkarakter bahari dalam konteks arkeologi hingga saat ini belum ditemukan. Namun studi awal terkait jejak budaya khas ini telah merekam luasnya aplikasi tema perahu sebagai simbol pada situs lukisan cadas, monumen tradisional hingga rencana ruang pemukiman kuno. Lingkup luas materialisasi budaya bahari ini sejatinya merupakan ruang pijakan awal yang dapat diperluas untuk menemukan gambaran yang lebih besar tentang profil budaya bahari di Kepulauan Maluku Tenggara. Terutama bagaimana wujud laut di kawasan ini menjadi ruang ajang kontak, interaksi, perdagangan hingga konflik sosial di masa lalu.

Masih di Kepulauan Maluku, bentuk-bentuk perahu orang Maluku dibagi dalam dua bagian berdasarkan wilayah/kawasannya. Pembagian ini didasarkan atas lingkungan laut wilayahnya. Perahu orang Maluku yang berada di kawasan Maluku Tengah berupa perahu bercadik atau menurut istilah setempat perahu *semang*. Perahu jenis ini dibuat dari sebatang kayu utuh yang bagian dalamnya dikeruk (teknik *dugout*). Di kawasan Kepulauan Kei, Maluku Tenggara, perahu dibuat dengan memakai kerangka (*gading*) dengan dinding yang dibuat dari susunan papan yang satu sama lain diikat. Mungkin perahu orang dari Kepulauan Kei ini dibuat dengan teknologi budaya Asia Tenggara yang dikenal dengan teknik “papan-ikat dan kupingan-pengikat”. Perbedaan kedua jenis teknologi dan bentuk perahu tersebut menunjukkan adaptasi lingkungan budaya kedua karakter kepulauan.

### *Epilog: laut Pemersatu Nusantara*

Kembali ke bagian tengah Nusantara, di Kalimantan ada salah satu keturunan penutur rumpun bahasa Austronesia, yaitu suku bangsa Banjar. Suku bangsa ini dapat dikatakan termasuk juga suku bangsa bahari karena kehidupannya tidak jauh dari lingkungan sungai. Mereka juga dikenal sebagai pelaut yang selain melayari sungai, juga mengarungi laut. Biasanya mereka bermatapencaharian sebagai saudagar. Dalam pelayarannya mengarungi sungai dan laut yang sarat dengan tantangan, mereka perlu “penjamin” rasa aman yang diwujudkan dalam bentuk jukung/kapal yang kuat, dan dalam bentuk mahluk mitos yang dalam hal ini naga. Naga adalah binatang mitos yang besar dan diyakini sebagai penjaga dunia bawah. Binatang mitos ini terkenal dengan kekuatan dan kesaktiannya. Perahu dan naga, keduanya dipadukan sebagai simbol kendaraan dan pengawal keselamatan. Perahu ini digambarkan bagian haluannya berbentuk kepala naga, dan buritannya bagian ekornya.

Orang Banjar merupakan satu suku bangsa yang terbentuk dari perpaduan berbagai suku bangsa seperti Suku bangsa Melayu yang menganut Islam, dan suku bangsa Dayak yang menganut ajaran Kaharingan. Perpaduan berbagai suku bangsa itu masih dapat dilihat jejaknya dalam berbagai ritual tradisional orang Banjar. Meski samar dan tidak transparan, jejak perjalanan nenek moyang orang Banjar sebagai pelaut ulung masih dapat dilihat dalam kehidupan orang Banjar saat ini. Jejak itu hadir dalam ritual sakral maupun dalam perayaan tradisional, seperti festival perahu naga. Dalam kehidupan sehari-harinya orang Banjar tidak jauh dari air, dalam hal ini dari sungai. Pasar terapung dan perkampungan merupakan gambaran keseharian orang Banjar.



***Laut Nusantara kaya ikan,  
Nelayan tua menjala pari.  
Pabila laut sudah dilupakan,  
Celaka sudah bangsa bahari.***

**(Bambang Budi Utomo)**

## Daftar Pustaka

- Ardika, I Wayan & Peter Bellwood. 1991. "Sembiran: The Beginnings of Indian Contact with Bali", dalam *Antiquity* 65:221- 231.
- Ardika, I Wayan, I Gde Parimartha, dan AA Bagus Wirawan. 2013. *Sejarah Bali. Dari Prasejarah Hingga Modern* (cetakan I). Denpasar:Udayana University Press.
- Bellwood, P., 1985, *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*. North Ryde, London:Academic Press.
- Boechari. (1966). "Preliminary report on the discovery of an Old Malay inscription at Sodjomerto", dalam *MISI* No. 3 (2-3); hlm 241-151.
- de Casparis, J.G. (1950). *Prasasti Indonesia I* (Inscripties uit de Çailendra-tijd), hlm. 50-73. Bandung:Masa Baru.
- Damais, L.-Ch. (1955) "Etudes d'épigraphie Indonésienne, IV:discussion de la date des inscriptions", dalam *BÈFEO* XLVII(1), hlm. 133-136.
- Ferrand, G. *Relation de voyages et texts géographiques arabes, persan et turks relatifs a l'Extrême Orient du VIIIe au XVIIIe siècles*. Jilid I. Paris. 1913.
- Kusumaatmadja, Mochtar. 1986, *Hukum Laut Internasional*. Bandung:Binacipta.
- Lapian, A.B., 1992, "Sejarah Nusantara Sejarah Bahari", Pidato Pengukuhan diucapkan pada upacara penerimaan jabatan guru besar luar biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia pada tanggal 4 Maret 1992.
- Ririmase, Marlon. 2017. "Sebelum Jalur Rempah:Awal Interaksi Niaga Lintas Batas di Maluku dalam Perspektif Arkeologi", dalam Jurnal *Kapata*. Ambon:Balai Arkeologi Maluku.
- Rouffaer, G.P.1900. "Een paar aanvullingen over bronzen keteltromen in Nederlandsch-Indië." *BKI* VII :284-307.
- . 1905. "Oudste ontdekkingstochten" dalam *Encyclopædie van Nederlandsch-Indië*, Vierde Deel, Leiden:'S-Gravenhage, hlm. 363-395.
- Tanudirjo, Daud Aris. 2013. "Interaksi Regional dan Cikal Bakal Perdagangan Internasional di Maluku", dalam Jurnal *Kalpataru* Vol. 22 No 1:1-6. Jakarta:Pusat Arkeologi Nasional

Wolters, O.W. 1974. *Early Indonesian Commerce. A Study of the Origins of Srivijaya.*  
Ithaca, London: Cornell University Press.

# GLOSARIUM

Andesit	: Jenis batuan beku vulkanik yang seringkali digunakan untuk membuat artefak.
Aneksasi	: Memasukkan suatu wilayah tertentu ke dalam unit politik yang sudah ada, seperti negara, negara bagian atau kota.
Artefak	: Seluruh tinggalan arkeologis yang sengaja dibuat oleh manusia.
Arkeologi	: Ilmu yang mempelajari kehidupan manusia pada masa lalu berdasarkan pada data artefactual.
Bastion	: Sebuah struktur bersudut yang mengarah keluar dari tembok benteng.
Dong Son	: Kebudayaan zaman Perunggu yang berkembang di Lembah Sông Hồng, Vietnam
Ekologi	: Ilmu yang mempelajari interaksi antara organisme dan lingkungannya
Ekskavasi	: Penggalan yang dilakukan secara sistematis di lokasi yang mengandung tinggalan arkeologis.
<i>Exposed wreck</i>	: Lokasi tempat kapal tenggelam
<i>Feeders</i>	: Pengumpan
Filologi	: Ilmu yang mempelajari bahasa dalam sumber-sumber sejarah
Gosong pasir	: Bentuk daratan yang terkurung atau menjorok pada suatu perairan, biasanya terbentuk dari pasir, geluh, dan atau kerikil.
Ibur Riti	: Wadah logam
<i>Ingot</i>	: Lantakan timah dan tembaga

## Glosarium

<i>In situ</i>	: Tetap pada tempatnya, tidak dipindahkan
Ikonografi	: Cabang sejarah seni yang mempelajari identifikasi, deskripsi dan interpretasi isi gambar
Jalur sutra	: Salah satu jalur penting bagi penyebarluasan peradaban zaman kuno Tiongkok ke Barat, sekaligus jembatan yang menghubungkan pertukaran ekonomi dan kebudayaan Tiongkok-Barat.
Kalamba	: Bejana berbentuk silindrik berukuran besar yang digunakan sebagai tempat penguburan
Keramik	: Benda yang dibuat dari tanah liat dan mengalami proses pembakaran yang tinggi
Kole-kole	: Perahu kecil tanpa cadik.
Konservasi	: Upaya yang dilakukan manusia untuk melestarikan atau melindungi alam atau benda.
Kronologi	: Ilmu yang berusaha mencari dan menentukan usia suatu benda purbakala dengan menggunakan sejumlah metode baik bersifat relatif maupun absolut
Lakatan	: Sesaji berupa kue yang terbuat dari beras ketan
Migrasi	: Perpindahan suatu penduduk dari satu daerah ke daerah yang lain dan bertujuan untuk menetap di daerah baru
Nekara	: Gendang perunggu berbentuk seperti dandang berpinggang pada bagian tengahnya dengan selaput suara berupa logam atau perunggu
Peradaban	: Bagian dari kebudayaan yang tinggi, indah dan halus yang mencakup seluruh aspek kehidupan suatu masyarakat.
Perahu Semang	: Perahu kecil bercadik ganda
Resiprokal	: Kewajiban memberi dan menerima di antara individu yang berbeda hubungan sosialnya.
Pura	: Tempat peribadatan umat Hindu di Bali
Puri	: Tempat tinggal raja di Bali
Redistribusi	: Kewajiban membayarkan barang dan jasa kepada pemuka masyarakat (misalnya raja, kepala, pendeta)

Ritual badudus	: Upacara pembersihan diri sebelum pernikahan
Shaman	: Perantara ritual yang mendatangkan dan berbicara dengan roh.
Situs	: Suatu bidang tanah atau tempat yang mengandung benda-benda arkeologis
Stratigrafi	: Suatu metode yang digunakan untuk mengetahui lapisan tanah (stratum)
Stūpika	: Miniatur stūpa berukuran kecil yang biasanya terbuat dari tanah yang tidak dibakar dan memiliki satu atau lebih tablet berisi mantra ajaran Buddha
Tanoar	: Pengetahuan tentang astronomi khususnya bulan, meliputi bulan gelap dan bulan terang atau bulan penuh dan bulan separuh
Tipologi	: Ilmu yang mempelajari tentang pegelompokan berdasarkan tipe atau jenis
Totem	: Benda atau binatang yg dianggap suci dan dipuja
Tridacna sp	: Salah satu jenis kerang yang biasa disebut kerang raksasa
Wallacea	: Suatu wilayah (batu loncatan) migrasi manusia, flora dan fauna dari Asia menuju Oceania dan Australia
Zona intertidal	: Daerah pantai yang terletak di antara pasang tertinggi dan surut terendah sehingga pada saat surut lokasi tersebut tampak seperti daratan.

# INDEKS

## A

allochton, 69  
Ameng Sewang, 14  
Arkeologi maritim, 1, 2, 14, 76  
artefak, 5, 10, 15, 25, 64, 68, 70, 71, 108,  
154, 185, 242  
*Arthasastra*, 99  
Atuf, 221  
Australomelanesid, 2, 259  
Austronesia, 2, 3, 6, 14, 17, 39, 49, 50,  
63, 64, 65, 72, 75, 251

## B

bahari, 1, 4, 159, 218, 220, 223, 224,  
226, 258  
bangsa bahari, 4, 8, 14, 159, 241, 258,  
259  
budaya, 218, 219, 222, 226, 267, 268  
filosofi, 223  
tema, 223, 224  
*balian*, 17  
bastion, vii, 187, 190  
batu sabak, 7  
belincung, 70  
beliung persegi, 67, 69

Brahmābhaga, 106  
*bivalvia*, 51, 52  
budaya bendawi, 17, 220, 225, 231, 232  
Buqudad, 207  
Bukit kerang, 4, 5, 25

## C

*Carita Parahiyangan*, 90  
cendana, 167, 173, 200

## D

Dapunta Selendra, 83, 84, 264  
Desāntara, 81  
*deureuham*, 182, 266  
diaspora, 2, 260  
Dwārapāla, 125  
Dwipāntara, 257  
Dong Son, 16, 215, 217

## E

El Nino, 58  
Etnografi, 65, 74, 75, 224, 225

Exposed wreck, vii, 116, 272

## F

Faan, Desa, 16, 215, 216

*feeders*, vii, 202

Filologi, 7, 92, 272

*filopaludina javanica sp.*, 53

fluktuasi, 58

## G

Gandik, 162, 164, 165, 167, 170, 172

galiung, 250

gastropoda, 51, 52, 55

genetik, 65, 72, 73, 75

geo-elektrik, 76

gosong pasir, 11, 135, 140, 258

Gua Kampret, 5, 25

Gua Marike, 5, 25

Gua Niah, 35

Gua Rampah Penen, 5, 25

## H

Hampran, 85

Heger, 16, 215

*Hikayat Banjar*, 240, 246

*Hikayat Raja-raja Pasai*, 90, 92

*Hikayat Tanah Hitu*, 202, 203

Hoabinhian, 2, 259

Holing, 10, 100

Holosen, 6, 49, 50, 55, 57, 58

huruf paku, 23

## I

*Ibur Riti*, vii, 16, 215

Ikonografi, viii, 106

Indonesia, 154

Indo-Pasifik, 63, 69, 70

*ingot*, vii, 163, 166

Inong Balee, 186, 187, 189

*Insitu*, 102, 103

## J

James T. Collin, 3

Jiangxi, 167, 168, 169

Jingdezhen, 167, 168

Julah, 146, 147, 150, 151, 156, 265

## K

*kalamba*, vii, 242

Kan-toli, 10, 99

Kano ganda, 17, 232

Karang gosong, 116, 140

Kargo, 1, 163, 165, 166, 167, 168, 170, 172

karst, 5, 35, 37, 38, 260

Kedātuan, 3, 9

Keling, 90, 182

kemuncak, 103

kerang, 5, 25, 59

Kiln, 166, 169

*kole-kole*, viii, 222, 232, 233, 234

## Indeks

- komoditi, 8, 11, 12, 136, 138, 141, 142, 143, 147, 160, 162, 171, 172, 203, 205, 261  
Ko-ying, 10, 99  
Kuala Keurteu, 14, 182
- L**
- lakatan*, viii, 247  
*lalitāsana*, 106  
Lamreh, 177, 178, 180, 181, 186, 188, 189, 190, 192, 266  
Lapita, 49, 50  
Limbasari, 67  
linguistik, 6, 7, 64, 65, 71, 72  
Loloda, 204, 208, 209
- M**
- Maanyan, 6, 64, 71, 239  
Madagaskar, 3, 6, 7, 63, 65, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 251, 260  
Malacca, 71  
Malayo-Chamic, 7, 64  
mantra, 18, 126, 150  
mangrove, 50, 56, 58  
maritim, 1, 81, 89  
    arkeologi, 1  
    budaya, 1, 17, 41, 250  
    kehidupan, 6  
    kerajaan, 9, 81, 95  
    masyarakat, 59  
    perdagangan, 10, 99, 155  
    poros, 172, 173  
    teknologi, 49  
    tradisi, 92  
Matarām, 9, 81, 82, 83, 85, 89, 92, 95, 100, 160, 264  
manuport, 26  
Melayu purba, 3  
    para penurut bahasa, 3  
mercusuar, 115, 134, 140  
mesolitik, 5, 26, 27  
milenum, 10, 35, 99  
*mitokondria*, 73  
*moko*, 16  
moluska, 51, 52, 53  
*mutisalah*, 154
- N**
- Nāgarakērtāgama*, 81  
Nangabalang, 66  
nekara, viii, 15, 16, 215, 216, 260  
neolitik, 4, 7, 64, 66, 67, 70  
*nephrite*, 7, 64  
Nusantara, 1, 4, 8, 13, 65, 73, 81, 99, 159, 160, 201, 242, 256
- O**
- Oc Eo, 70, 71  
Olatra, 72  
*ondo Budo*, 106  
*Oryza sativa*, 74  
Out of Africa, 6

**P**

Paleolitik, 4, 25, 26, 28, 153  
*pancalang*, 250  
*pidara*, 18  
 perahu cadik, 74, 232  
 petirnaan, 102, 103, 105, 107, 108  
*Piper nigrum*, 191  
 pipisan, 162, 164, 165, 167, 170, 172  
 plakpling, 178, 187  
 Polinesia, 251  
 Poḥ Pitu, 83, 85  
 poros maritim, 13, 159, 160, 172, 173  
 puri, viii  
 Pu Siṅdok, 83, 84, 89

**Q**

Qing, Dinasti, 169, 170, 209  
 Qingbai Ware, 167

**R**

*Ramayana*, 99  
 relief, 9, 74, 94, 103, 150  
 redistribusi, viii, 148  
 rempah, 3, 8, 10, 13, 99, 108, 154, 159, 160, 165, 167, 171, 199, 202, 219, 258  
 komoditi, 11  
 perdagangan, 3, 12, 159, 161, 165, 171, 261, 262, 267  
 resiprokal, viii, 148  
 Ritual badudus, ix, 245, 247

rock-art, 5, 35, 36, 39, 40  
*Rudrabhaga*, 105

**S**

*sandstone*, 184  
 Sangsit, 152, 153, 156, 265  
 Schwaner Müller, 18  
 Selat Gelasa, 133, 140, 163  
*Sejarah Melayu*, 90, 92  
*ser pasar*, 147  
 She-po, 83  
*shipwreck*, 11, 117  
*silk route*, 173  
 Śiwagērha, 83, 87  
 Siṅhasāri, 3, 81, 92  
*spice route*, 159, 173  
 Śrībuza, 90  
 Śrī Kahulunan, 86  
 Śrīwijaya, 9, 81, 82, 90, 92, 134, 160, 178, 257, 283  
*stone ware*, 182, 183, 185  
*stūpika*, 9, 126, 150, 265  
*strombidae sp*, 51, 54  
 Suku Bajo, 14  
 Suku Laut, 219  
 Sumateralith, 2, 5, 25  
 Suwarnabhūmi, 10

**T**

Tamwlaṅ, 84  
 Tanoar, ix, 234  
 Teluk Sumpat, 169, 170

## Indeks

Tipar Ponjen, 65, 67  
Totem, ix, 243  
*Tridacnidae sp.*, 51  
*tsatsaka*, 72  
*tungku sepatu*, 166

## U

*unfinished*, 70

## V

*valala*, 72  
vassal, 199, 209, 210  
*Veneridae sp.*, 51, 52

## W

Wallacea, viii, 219, 231

Wanua Teñah, 84, 86, 87  
watang, 146  
Watugaluh, 84  
*White ware*, 167  
Wiṣṇubhaga, 105

## Y

*Ying-yaiShêng-lan*, 128, 189  
Yuan, 167, 170

## Z

Zona cekungan, 68  
Zona intertidal, 9, 139  
Zona pantai, 68

## TENTANG PENULIS

Agustijanto Indradjaja  
Pusat Penelitian Arkeologi Nasional  
Agustijanto2004@yahoo.com

Aryandini Novita  
Balai Arkeologi Sumatera Selatan  
aryandininovita@yahoo.com

Bambang Budi Utomo  
Pusat Penelitian Arkeologi Nasional  
dapuntahyang@yahoo.com

Bambang Sugiyanto  
Balai Arkeologi Kalimantan Selatan  
bsugiyanto67@gmail.com

Baskoro Daru Tjahjono  
Balai Arkeologi Sumatera Utara  
baskoro\_balaryk@yahoo.co.id

Hari Wibowo  
Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta  
wibowo.hari@arkeologijawa.com

Hartatik  
Balai Arkeologi Kalimantan Selatan  
hartatik@kemdikbud.go.id

*Tentang Penulis*

Hery Priswanto  
Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta  
priswanto.balaryk@gmail.com

Libra Hari Inagurasi  
Pusat Penelitian Arkeologi Nasional  
librainagurasi@yahoo.com

Luh Suwita Utami  
Balai Arkeologi Bali  
niluh\_sudra@yahoo.co.id

Lucas Wattimena  
Balai Arkeologi Maluku  
lucas.wattimena@yahoo.com

Marlin Tolla  
Balai Arkeologi Papua  
marlin\_felle@yahoo.de

Marlon Ririmasse  
Balai Arkeologi Maluku  
ririmasse@yahoo.com

Naniek Harkantiningasih  
Pusat Penelitian Arkeologi Nasional  
naniek\_hw@yahoo.com

Ni Putu Eka Juliawati  
Balai Arkeologi Bali  
putuekajulia@gmail.com

Sofwan Noerwidi  
Balai Arkeologi D.I. Yogyakarta

noerwidi@arkeologijawa.com

Taufiqurrahman Setiawan  
Balai Arkeologi Sumatera Utara  
taufiqurrahman.setiawan@kemdikbud.go.id

Wuri Handoko  
Balai Arkeologi Maluku  
wuri\_balarambon@yahoo.com