

## BUKTI-BUKTI PERANAN JUNG NUSANTARA DIBANDING JUNG CINA DALAM PELAYARAN PADA AWAL MASEHI \*

Ida Bagus Putu Prajna Yogi\*  
(Balai Arkeologi Banjarmasin)

### Abstract

*In the early Anno Dominium, Chinese armadas were supported by high technology Jung to travel through the seas, to conquer and monopolize trade in the Southeast Asia. Chinese Jung also reached South Asia and Africa either to sell or seek for goods. Nevertheless, there is no significant evidence to confirm that Chinese Jung were built and navigated by the Chinese. A number of archaeological finds and Chinese chronicles indicate that they used Jung originally came from Kun-lun (Indonesian Archipelago). The journals also stated that Nusantara Jung had made voyages until Madagascar and were used by the Chinese and Persian for trade. This article discusses the contribute of Nusantara Jung in maritime voyaging in the early Anno Dominium.*

Kata Kunci : Nusantara, Cina, Jung, maritim, teknologi, perdagangan

### A. Pendahuluan

Jika dua ribu tahun lalu Roma adalah kekuatan paling dominan di Barat, maka kekuatan tak terbantahkan di timur adalah Cina. Selain ketangguhannya dalam bidang politik, masyarakat Cina memiliki kelebihan dalam hal industri, teknologi, ketajaman intuisi dagang, kebudayaan, dan literatur. Kenyataannya hampir segala bidang kecuali satu hal, yaitu kelautan. Pada era awal masehi tersebut jarang sekali disebutkan bahwa para pelaut Cina melakukan pelayaran mengarungi samudera luas.

Walaupun banyak kisah yang menyebutkan tentang kekuatan armada maritim Bangsa Cina yang tidak terkalahkan, seperti kisah pelayaran Laksamana Ceng Ho dengan puluhan ribu tentara dan jung-jung yang berukuran besar, namun sejarah kelautan Cina berkubang dalam teka-teki dan pertentangan-pertentangan yang membangkitkan rasa ingin tahu. Sering kali teknologi yang mengagumkan dibuat frustrasi oleh politik tangan besi. Entah apa yang terjadi jika para laksamana dan petinggi angkatan laut Cina kuno, kecuali dalam peristiwa yang sangat jarang terjadi, diberikan kewenangan lebih. Dalam waktu singkat, Cina membangun beberapa kapal terbesar yang pernah berlayar di laut. Namun sepanjang sejarah, sikap bangsa Cina yang tertutup dan sering bertindak merugikan diri sendiri menyebabkan mereka hanya memainkan peran kecil dalam bidang-bidang yang menyangkut kelautan dunia, bidang yang mempunyai perkembangan langsung dalam perkembangan politik di Asia Tenggara.

### B. Kerajaan-kerajaan Tertua Pada Era Awal Masehi di Nusantara

Indikasi yang menunjukkan telah berdirinya beberapa kerajaan di wilayah sekitar Sumatera dan Jawa sebelum berdirinya Kerajaan Sriwijaya pada era awal masehi merupakan pembahasan yang menjadi wacana dan perdebatan oleh beberapa ilmuwan yang menekuni bidang kemaritiman dan arkeologi khususnya di wilayah Asia Tenggara. Adapun beberapa indikasi tersebut banyak disebutkan dalam kronik Cina yang diterjemahkan oleh beberapa ilmuwan dan beberapa toponimi yang namanya disebutkan dalam kronik Cina tersebut.

#### 1. *Kan-To-Li*

Pada abad kelima dan keenam Masehi, di kawasan Asia Tenggara terdapat sebuah negeri atau kerajaan yang disebut oleh kronik Cina dengan nama *Kan-to-li*. Uraian tentang negeri ini terdapat dalam *Sejarah Dinasti Liang (502-556)*, yang diterjemahkan Prof. W.P. Groeneveldt dalam bukunya, *Historical*

---

\* Artikel ini masuk ke redaksi pada tanggal 7 Januari 2009 dan selesai diedit pada tanggal 16 Maret 2009.

\* Penulis adalah calon peneliti pada Balai Arkeologi Banjarmasin, E-mail: bagoesbalar@gmail.com

*Notes on Indonesia and Malaya Compiled from Chinese Sources*, Bhratara, Djakarta, cetak ulang 1980 (edisi pertama 1876), hal. 60, sebagai berikut: “The country of Kan-to-li is situated on a great island in the southern sea. Its customs and manners are about the same as those of Cambodia and Siam. It produces flowered cloth, cotton and areca-nuts.” (Negeri Kan-to-li terletak di sebuah pulau besar di laut selatan. Adat-istiadatnya kira-kira sama dengan Kamboja dan Siam. Negeri ini menghasilkan pakaian yang berbunga, kapas dan pinang).

Dari kronik Cina yang lain diketahui bahwa negeri Kan-to-li mengirim utusan ke negeri Cina pada tahun-tahun 441, 455, 502, 518, 520, 560 dan 563. Hal ini tercantum dalam tulisan Prof. Wang Gungwu, “The Nanhai Trade: A study of the early history of Chinese trade in the South China Sea”, dalam majalah ilmiah *Journal of Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Volume 31 No.2, Singapore, 1958, hal. 120-122. Prof. Oliver W. Wolters dari Universitas Cornell, dalam bukunya *Early Indonesian Commerce*, Cornell University Press, Ithaca, New York, 1967, hal. 160, mengatakan bahwa ada dua kerajaan di Asia Tenggara yang mengembangkan perdagangan dengan Cina pada abad kelima dan keenam, yaitu *Kan-to-li* di Sumatera dan *Ho-lo-tan* di Jawa. Di manakah letak negeri Kan-to-li? Hampir semua ahli sejarah berpendapat bahwa Kan-to-li terletak di Sumatera. Tetapi di mana? Oliver Wolters (*op.cit.* hal.162) mengikuti pendapat Gabriel Ferrand bahwa Kan-to-li terletak di Singkil (Barus), pantai barat Aceh, berdasarkan keterangan musafir Arab, Ibnu Majid, tahun 1462 bahwa pelabuhan Singkil dahulu disebut “Kandari”.

Prof. Slamet Mulyana dalam bukunya *Kuntala, Sriwijaya dan Suwarnabhumi*, berpendapat bahwa Kan-to-li transliterasi dari nama asli “Kuntali” (Kuntala), kemudian nama *Kuntal* mengalami metatesis menjadi *Tungkal*, nama daerah di Jambi. Tetapi tidak tertutup kemungkinan bahwa Kan-to-li mungkin transliterasi dari nama asli “Kenali” di daerah Lampung Barat. Ada semacam legenda dalam masyarakat Lampung bahwa nenek moyang mereka berasal dari Kerajaan Sekalabarak, dan sampai kini banyak pemuka adat Lampung yang bangga mengaku keturunan Sekalabarak (Slametmulyana 1981: 18). Meskipun informasi tentang Sekalabarak kebanyakan berupa legenda, besar kemungkinan di daerah Lampung Barat dahulu memang pernah ada Kerajaan Sekalabarak yang namanya tertinggal dalam cerita turun-temurun. Bahwa di Lampung Barat pernah berdiri sebuah kerajaan, hal ini terbukti dengan ditemukannya prasasti Hujung Langit (Harakuning) bertarikh 9 Margasira 919 Saka (12 November 997) di daerah Liwa dekat Gunung Pesagi, yang dibahas dalam buku Prof. Dr. Louis-Charles Damais, *Epigrafi dan Sejarah Nusantara*, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Jakarta, 1995. Nama raja yang mengeluarkan prasasti itu tercantum pada baris ke-7, menurut pembacaan Prof. Damais namanya *Sri Haridewa*. Inilah nama raja di daerah Lampung yang pertama kali ditemukan pada prasasti! Melihat lokasinya, barangkali prasasti tersebut ada hubungannya dengan Kerajaan Sekalabarak yang legendaris itu, dan mungkin kerajaan itu sudah ada sejak abad kelima dengan beribukota di Kenali, yang disebutkan Kan-to-li dalam kronik Cina (Damais 1995: 26-45).

## 2. To-Lang-Po-Hwang

Dalam kronik *Tai-ping-huan-yu-chi* dari abad kelima Masehi, disebutkan nama-nama negeri di kawasan *Nan-hai* (“Laut Selatan”), antara lain dua buah negeri yang disebutkan berurutan: *To-lang* dan *Po-hwang*. Negeri *To-lang* hanya disebut satu kali, tetapi negeri *Po-hwang* cukup banyak disebut, sebab negeri ini mengirimkan utusan ke negeri Cina tahun 442, 449, 451, 459, 464 dan 466. Prof. Gabriel Ferrand, pada tulisannya dalam majalah ilmiah *Journal Asiatique*, Paris, 1918, hal. 477, berpendapat bahwa kedua nama itu mungkin hanya satu nama: *To-lang-po-hwang*, lalu negeri itu dilokasikan Ferrand di daerah Tulangbawang, Lampung. Prof. Purbatjaraka, dalam bukunya *Riwajat Indonesia I*, Jajasan Pembangunan, Djakarta, 1952, hal. 25, menyetujui kemungkinan adanya kerajaan Tulangbawang, meskipun diingatkannya bahwa anggapan itu semata-mata karena menyatukan dua toponimi dalam kronik Cina, serta belum ditemukannya data arkeologis yang membuktikan bahwa di daerah Tulangbawang pernah berdiri suatu kerajaan. Kita berharap semoga segera ditemukan data arkeologis dari kawasan Tulangbawang.

## 3. Yeh-Po-Ti

Negeri *Yeh-po-ti* hanya tercatat dalam uraian perjalanan pendeta Fa-Hsien pada tahun 414 yang berjudul *Fo-kuo-chi* (Catatan Negeri-negeri Buddha). Prof. Paul Wheatley, dalam bukunya *The Golden Khersonese*, University of Malaya Press, Kuala Lumpur, 1961, hal.37-38, merangkum uraian tentang negeri *Yeh-po-ti* sebagai berikut: "Dalam perjalanan pulang dari India ke Cina kapal yang ditumpangi Fa-Hsien terserang badai sehingga terpaksa berlabuh di negeri *Yeh-po-ti* di kawasan laut selatan. Di *Yeh-po-ti* berkembang agama Hindu, sedangkan agama Buddha dalam kondisi yang tidak memuaskan. Sesudah tinggal di *Yeh-po-ti* selama lima bulan, Fa-Hsien berangkat ke Cina dengan menumpang kapal dagang yang lain. Berlayar ke arah timur laut, dan mencapai Kanton dalam waktu sebulan." "Identifikasi para ilmuwan tentang negeri *Yeh-po-ti* juga masih simpang siur.

Pada tahun 1876 W.P. Groeneveldt (*op.cit.* hal 6-7) beranggapan nama *Yeh-po-ti* transliterasi dari nama *Yawadwipa* (Pulau Jawa). Pendapat ini diikuti oleh banyak ahli sejarah. Tetapi Prof. Paul Wheatley dan Prof. Oliver Wolters menyangsikan identifikasi ini, sebab nama "Jawa" biasa ditransliterasikan *She-po* dalam kronik-kronik Cina. Seandainya nama *Yeh-po-ti* menyatakan Jawa, tentu nama ini banyak dijumpai. Kenyataannya, nama *Yeh-po-ti* hanya ada dalam kisah pelayaran Fa-Hsien dan tidak pernah disebutkan dalam kronik-kronik Cina yang lain. Hal ini berarti bahwa negeri *Yeh-po-ti* jarang dikunjungi musafir atau kapal Cina. Wheatley dan Wolters berpendapat bahwa *Yeh-po-ti* negeri kecil yang terletak di pantai timur Sumatera bagian selatan, tetapi mereka tidak berusaha mencari di mana lokasinya. Tidaklah tertutup kemungkinan, jangan-jangan nama *Yeh-po-ti* transliterasi dari nama "Seputih", daerah pantai timur Lampung. Data-data arkeologi membuktikan bahwa daerah Seputih pernah berkembang pada zaman purba. Di daerah Pugung Raharjo, daerah Seputih, telah ditemukan lingga dan arca Hindu yang besar. Demikian pula di Gunung Sugih, di tepi Way Seputih, ditemukan patung seorang dewi Hindu (Lihat: "Hasil Survey Kepurbakalaan di daerah Lampung", *Berita Penelitian Arkeologi*, No.2, Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional, Jakarta, 1976).

Hal ini membuktikan bahwa di daerah Seputih pernah berkembang agama Hindu. Lagi pula, arah pelayaran dari pantai timur Lampung menuju Kanton memang ke arah timur laut dan diperkirakan memakan waktu sebulan. Jadi, identifikasi *Yeh-po-ti* dengan Seputih, selain berdasarkan kemiripan bunyi, juga cocok sekali dengan uraian-uraian Fa-Hsien. Negeri *Yeh-po-ti* (Seputih) tidak pernah disebutkan oleh kronik-kronik Cina yang lain, karena letaknya kurang strategis sehingga jarang dikunjungi musafir Cina. Fa-Hsien terpaksa singgah di *Yeh-po-ti* akibat kapalnya terserang badai. Kiranya kapal-kapal Cina tidak setiap saat berlabuh di *Yeh-po-ti*. Itulah sebabnya Fa-Hsien tertahan sampai lima bulan di sana dalam menunggu kapal yang akan ditumpangnya pulang ke Cina. Pada akhir abad ketujuh, negeri Seputih ditaklukkan oleh Kerajaan Sriwijaya yang berpusat di Palembang sekarang. Hal ini dibuktikan dengan ditemukannya prasasti Sriwijaya di Palas Pasemah yang terletak di sebelah selatan Way Seputih dekat Kalianda. Prasasti ini terdiri dari 13 baris, dan telah dibahas oleh Prof. Buchari dari Universitas Indonesia pada tulisannya, "An Old Malay Inscription of Sriwijaya at Palas Pasemah (South Lampung)", dalam buku kumpulan makalah *Pra Seminar Penelitian Sriwijaya*, Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional, Jakarta, 1979, hal. 19-40. Prasasti Palas Pasemah merupakan salah satu "prasasti persumpahan", yaitu prasasti yang berisikan ancaman bagi mereka yang tidak mau berbakti kepada raja Sriwijaya. Sampai saat ini prasasti-prasasti persumpahan telah ditemukan di Telaga Batu (Palembang), Kota Kapur (Bangka), Karang Berahi (Jambi) dan Palas Pasemah (Lampung). Hanya satu yang bertarikh, yaitu prasasti Kota Kapur: tanggal 1 Waisaka 608 Saka (28 Februari 686). Tetapi karena isinya persis sama, para ahli sejarah sepakat bahwa prasasti-prasasti persumpahan itu dibuat pada masa yang sama.

### C. Peranan Jung Nusantara Dalam Dunia Maritim Pada Awal Masehi

Pada era awal masehi, berita atau data arkeologi yang menunjukkan peranan teknologi maritim Cina belum begitu terdengar. Walaupun pada masa itu Cina sudah melakukan ekspansi dagang ke beberapa wilayah di Asia selama memungkinkan rute perdagangan yang lebih disukai orang-orang kaya Cina adalah lewat darat, melalui "jalan sutera" dari Turkistan menuju Suriah-Romawi; atau dengan rombongan kafilah menuju pelabuhan-pelabuhan di barat laut India dan dari sana menuju Teluk Persia lewat jalan laut. Tetapi pada abad ke-2 M, rute perjalanan darat di Asia Tengah terganggu oleh serangan orang-orang stepa yang nomaden. Oleh karenanya, rute laut menjadi alternatif yang lebih menarik. Selagi

serangan kaum nomad terus berlangsung, terjadi perpindahan besar-besaran orang-orang Cina kaya dari wilayah utara menuju selatan Sungai Yangtse, yang pada gilirannya meningkatkan permintaan lewat laut di wilayah selatan Cina akan barang-barang dari Barat maupun Indonesia. Setelah pembagian wilayah Cina pada masa pasca-Han di abad ke-3 M, rute melalui Turkistan tertutup sepenuhnya, sehingga terbuka kesempatan seluas-luasnya bagi rute laut (Read 2005, 72-73).

Dunia tahu tentang Cina, dan demikian pula sebaliknya. Namun, sementara bangsa lain menguasai perdagangan antar pulau dan berhasil menjeleajah lebih jauh lagi, Cina hanya melakukan usaha sporadis untuk mencari bahan obat-obatan dan tetap merangkul armada lautnya erat-erat. Mereka membiarkan bangsa lain mengambil resiko berhadapan dengan bajak laut dan hal-hal lain yang menghadang dalam perjalanan panjang tersebut, untuk membawa barang-barang yang mereka perlukan.

Fakta bahwa pada awal era masehi kapal-kapal Cina tidak melakukan penjelajahan ke Samudera Hindia tidak merefleksikan kemampuan teknis bangsa Cina pada masa itu. Pada akhir abad ke 6 M, ketika inggris terbenam dalam Abad Kegelapan, teknologi kapal Cina sudah sangat tinggi. Hal tersebut dapat dilihat dari kapal perang yang dibangun sebanyak lima tingkat, dengan tinggi lebih dari seratus kaki dari air (30 meter), dan mampu mengangkut 800 anggota angkatan laut sebagai bantuan awak kapal (pelaut-pelaut) dalam mengoperasikan kapal. Sekalipun demikian, pada abad ke-5 dan ke-7 menurut catatan yang ada sebagian besar bangsa Cina yang melakukan perjalanan ke Samudera Hindia tampaknya lebih senang menggunakan kapal-kapal *Kun-lun* daripada kapal-kapal mereka sendiri (Read 2005, 58-59).

Pada abad ke-6 terjadi perkembangan perdagangan yang penting antar Persia Sassaniyah dan Cina. Kargo-kargo dari Persia membawa dammar wangi, kacang pistachio, obat-obatan, parfum, dan kain-kain brokat. Oliver Wolters, yang menulis buku berjudul *Early Indonesian Commerce*, tampak yakin tentang siapa yang menguasai pelayaran pengiriman barang: "...Perihal pelayaran di Asia pada abad ke-5 dan ke-6, dalam kaitannya dengan hubungan dagang melalui laut antara Indonesia dan Cina, terdapat indikasi bahwa bangsa Cina hanya mengenal pengiriman barang oleh bangsa Indonesia dan bukan bangsa Persia atau India. Bukti-bukti dari sumber lain yang tersedia saat ini juga tidak bertentangan dengan bukti-bukti yang berasal dari Cina tersebut. Kesimpulannya, pengiriman kargo (barang-barang) Persia tersebut pasti sebagian besar adalah orang-orang Indonesia." Cosmas Indicopleustes, pada paruh pertama abad ke-6, mencatat bahwa Sri Lanka memegang "posisi sentral" dalam perdagangan Persia, barang-barang dibawa dari Sri Lanka ke Cina yang pada saat itu tidak menggunakan kapal-kapal Persia. Melainkan kapal-kapal *Kun-lun* dari wilayah kepulauan Indonesia (Oliver 1967).

Pada abad ke-7, peziarah bangsa Cina terkenal, I Tsing bersama orang-orang lainnya, pergi ke India menaiki kapal yang disediakan penguasa Indonesia. I Tsing juga pergi ke Tonking yang dikunjungi oleh orang-orang dari wilayah *Kun-lun*, yang maksudnya adalah Indonesia. Pada masa itu, para pedagang *Kun-lun* juga sudah berlayar tiap tahun menuju Kanton. Keterlibatan kapal-kapal *Kun-lun* dalam perdagangan Persia/Cina diketahui melalui konfirmasi tambahan dari para pelanggan, yang sesekali mengeluhkan (tak berubah dari zaman dahulu kala) bahwa para pedagang (pengirim barang) mengoplos barang-barang Persia berkualitas tinggi dengan kayu-kayu damar murah berkualitas kelas dua untuk menggelembungkan keuntungan. (Oliver W. Wolters. *Early Indonesian Commerce: a study of the origins of Srivijaya*. Cornell U Press. 1967).

Pada masa itu banyak sekali kapal-kapal besar yang berlayar dari Sri Lanka, tetapi tak diragukan kapal-kapal mereka berasal dari Indonesia: karena, menurut Robert Dick-Read dalam bukunya *Penjelajah Bahari*, diketahui pada masa itu tidak ada kapal-kapal dari Sri Lanka yang berukuran sebesar itu. Hal tersebut juga didukung data yang menyebutkan orang-orang Indonesia mengendalikan Selat Malaka dan Selat Sunda yang merupakan satu-satunya perlintasan laut antara Sri Lanka dan Cina. Karena Cina setidaknya memiliki satu catatan yang secara khusus melaporkan kapal-kapal Indonesia yang disewa para pedagang dari wilayah lain di Asia dan karena tidak setiap pedagang yang melakukan bisnis dengan Cina bisa dianggap "orang Indonesia" (Seperti kata Wolters, kontribusi Indonesia harus dipandang sebagai penyedia *sarana angkutan*), meskipun tidak 100% dikuasai oleh pelaut-pelaut Indonesia, pengiriman lewat laut dari dan menuju Cina dan India Selatan dilakukan dengan menggunakan kapal-kapal Indonesia yang disewa oleh pedagang-pedagang Cina, Persia, dan India. Kemudian, jika pengiriman barang oleh "orang-orang India" dalam jumlah banyak (meski tidak seluruhnya) pada awal milenium pertama Masehi

sebenarnya dilakukan oleh orang-orang Indonesia, cukup beralasan jika mengasumsikan seperti yang telah diperkirakan sebelumnya bahwa kapal-kapal Kun-lun (Nusantara) terlibat dalam perdagangan Mediterania. Kapal-kapal itulah yang membawa kayu manis, cassia, dan rempah-rempah lainnya secara langsung ke Ras Hafun dan pelabuhan-pelabuhan Berber, lewat Kepulauan Maladewa atau menyebarang langsung dari Sumatera.

Dua peziarah Buddha dari Cina yang menaiki kapal Indonesia di Sumatra untuk menuju India meninggalkan Catatan-catatan yang meskipun berjarak antara abad ke-3 dan ke-8 M, penjelasan-penjelasan keduanya saling melengkapi satu sama lain. Kapal-kapal itu panjangnya 160 kaki dan memiliki beban 600 ton; dibangun dari beberapa lapis papan; tidak menggunakan besi sebagai penguat (yang menjelaskan bawa kapal tersebut bukan milik bangsa Cina); papan-papan itu diikat satu sama lain dengan menggunakan serat pohon aren, dan dipasangi tiang-tiang dan layer-layer. Karena tak satupun penulis menyebutkan adanya cadik, diasumsikan kapal-kapal tersebut tidak memilikinya. Oleh karena itu, diperkirakan kapal-kapal itu merupakan cikal bakal dari Jong, dan bukan kapal seperti kora-kora.

Tidak sedikit dari *Junk* tersebut yang diproduksi di Kalimantan Barat, bahkan menurut perkiraan, *Junk* produksi Kalimantan Barat juga banyak yang diperjual belikan di Cina *Junk* buatan Kalimantan Barat banyak yang diperjualbelikan di Cina bagian utara, dan disana biasanya dipakai sebagai alat transportasi sungai; demikian menurut pendapat *Thomas Forrest*. Selain itu juga dikatakan bahwa harga dari sebuah junk. Buatan Kalimantan barat di negeri Cina adalah berkisar antara 2.500 sampai 8.000 tael emas (Purcell, 1964:420). Satu tael emas sama dengan 833 grain sama dengan 0,065 gram emas.

#### **D. Teknik Dalam Pembuatan Jung Nusantara**

Informasi dari data yang diperoleh melalui kegiatan arkeologi maritim selama ini, secara garis besar memperlihatkan bahwa teknologi pembangunan perahu nusantara (di luar jenis yang disebut dengan *dug-out canoe* atau perahu lesung, yang dibuat hanya dari sebatang pohon saja) menggunakan a. teknik ikat; b. teknik gabungan ikat dan pasak; c. teknik pasak; serta d. teknik lain. Patut dicatat pula bahwa pengelompokan teknologi pembangunan perahu ini dapat dikaitkan dengan aspek kronologinya.

##### **1. Teknik Ikat**

Teknik ikat murni memang belum dijumpai bukti arkeologisnya. Hasil penelitian terbatas atas data yang menginformasikan keberadaan pemanfaatan teknik ikat yang bercampur dengan pemanfaatan pasak, namun teknik ikatnya sendiri tetap mendominasi pembentukan badan perahu. Bangkai perahu di situs Kuala Pontian adalah contohnya. Sementara catatan etnografis membantu pengenalan teknologi tua tadi seperti yang masih terlihat pada perahu penangkap ikan paus (Peledang) di Pulau Lembata (Lomblen), Nusa Tenggara Timur; maupun perahu berteknik ikat di Pulau Hainan (Vietnam) dan Pilipina.

##### **2. Teknik Pasak**

Walaupun bukti arkeologisnya belum dijumpai, sumber Portugis abad ke-16 mendeskripsikan tentang jung berteknik pasak berkapasitas hingga 500 ton. Dalam perahu yang bertradisi Asia Tenggara itu tidak dikenal pemakaian simpul tali atau paku. Pemanfaatan teknik pasak demikian itu terus berlanjut hingga beberapa waktu berselang, sebagaimana terlihat dalam pembangunan perahu pinisi di Sulawesi dan lete di Madura.

##### **3. Teknik Gabungan Ikat dan Pasak**

Bukti yang diperoleh dari beberapa situs bangkai perahu di Sumatera Selatan (Sambirejo; Kolam Pinisi; Tulung Selapan; TPKS Karanganyar) memperlihatkan bahwa teknik ikat makin bergeser perannya oleh kehadiran pasak kayu. Ini tercermin dengan semakin dekatnya jarak antara lubang-lubang untuk memasukkan pasak kayu tersebut pada tepian papan-papannya. Artinya pasak kayu tidak lagi berfungsi hanya sebagai sarana pembantu memperkokoh sambungan tetapi justru merupakan bagian yang dominan dalam teknik pembangunan perahu tersebut. Secara kronologis, inilah tipe perahu dari antara abad ke-5

hingga abad ke-8. Berkaitan dengan itu, kita juga dapat mengatakan bahwa upaya pengenalan akan model perahu yang digunakan pada zaman Sriwijaya tampaknya layak mengacu ke sana (Koestoro, 1993).

#### 4. Teknik Lain

Selain yang telah disebut diatas, dikenal pula adanya teknik lain dalam pembangunan perahu, yakni teknik jahit dan teknik paku. Kedua jenis teknik tersebut sampai saat ini masih dapat dijumpai, yakni di sekitar Samudera Hindia dan di Cina (Utara). Sayang sekali belum ada penemuan atas situs-situs bangkai perahu yang memanfaatkan pembangunan demikian di nusantara.

Sisa-sisa peninggalan kapal yang lebih besar, seperti yang ditemukan di dekat Palembang, tampak berasal dari satu badan perahu tanpa cadik, yang kemungkinan merupakan cikal bakal perahu jung nusantara atau jonque Indonesia yang terkenal, yang merupakan kapal barang yang masih ada dalam jumlah banyak hingga awal abad ke-16. Meskipun nama tersebut seperti nama kapal Cina, "jung", jung Nusantara merupakan hasil rancangan bangsa Indonesia, dan jika sejarah pelayaran antar samudera berjalan cikal bakal kapal tersebut mungkin lebih tua daripada cikal bakal jung Cina.

Kedua kapal tersebut memiliki perbedaan dalam beberapa hal penting, misalnya papan-papan jung Nusantara disatukan dengan pasak dari kayu, sedangkan jung Cina disatukan dengan menggunakan paku-paku besi dan pengapit. Jung Nusantara memiliki kemudi quarter merupakan ciri khas yang menonjol dari perahu Indonesia, sedangkan jung Cina dikendalikan dengan kemudi berporos yang ditempatkan di buritan, yang merupakan penemuan hebat bangsa Cina.

Terdapat teknik pembuatan yang luar biasa dalam pembuatan kapal yang digunakan oleh orang-orang Indonesia maupun Cina. Jung Nusantara, seperti halnya kapal Cina, memiliki badan kapal dengan ketebalan empat bahkan mungkin enam lapis kayu, selubung pelindung luar baru diletakan diatas kayu-kayu tersebut ketika mulai lapuk. Badan kapal setebal 6 atau 8 inci tersebut membuat jung benar-benar berat dan sempurna. Teknik ini hampir dapat dipastikan dipelajari bangsa Cina dari bangsa Indonesia, mengingat Cina tidak memiliki kapal laut yang mampu mengarungi samudra sebelum abad ke-8 atau ke-9 M. Barulah ketika Sung berkuasa dan Cina mulai membangun angkatan laut yang kuat.

Bukti-bukti yang menunjukkan peranan dan keberadaan perahu nusantara menjadi semakin jelas melalui kegiatan arkeologis atas beberapa situs bangkai perahu di seputar Laut Cina Selatan (yang dalam berbagai kesempatan dan konteks pantas disebut Laut Tengah / Mediterania-nya Asia). Berikut ini adalah keterangan singkatnya.

##### a. Kuala Pontian

Pada situs di pantai timur Pahang, Malaysia ini ditemukan tiga buah papan, sebuah lunas, dan beberapa gading-gading. Ukuran terpanjang 6,1 meter. Papan-papannya disatukan dengan ikatan tali ijuk melalui lubang-lubang di tepian papan. Di tepian papan juga terdapat lubang-lubang tempat menanam pasak. Untuk menyatukan papan dengan gading-gading, digunakan tali ijuk melalui tambuko - tonjolan pada papan yang sengaja dipahat dengan bentuk dasar persegi empat - yang bentuknya membulat (Evans, 1927). Carbon datingnya menghasilkan perkiraan waktu antara tahun 260-430 (Both, 1984).

##### b. Butuan

Di muara sungai Butuan di Ambangan, Butuan City, Filipina, dijumpai sisa bangkai dua buah perahu. Bangkai perahu pertama merupakan sisa sebuah perahu berukuran 11,6 meter. Papan-papan pembentuknya dikerjakan dengan cara dipahat. Selain pemanfaatan tambuko untuk penyatuan lunas dan papan badan perahu, digunakan pula pasak. Dating dengan metode C14 menunjukkan bahwa perahu itu berasal dari abad III-V. Adapun mengenai perahu kedua, walaupun ukurannya lebih besar namun menggunakan teknik pembangunan yang sama. Papan-papannya memiliki ukuran panjang 15 meter dengan lebar sekitar 20 cm dan tebal sekitar 5 cm.

##### c. Kolam Pinisi

Pada situs di bagian barat kota Palembang ini terdapat sisa struktur sebuah perahu yang berukuran besar. Lebih dari enampuluh keping badan dan lunas perahu yang ditemukan sudah dalam keadaan terpotong-potong dengan ukuran maksimum hanya 2,5 meter. Tebalnya sekitar 5 cm, dengan lebar antara 20–30 cm. Seluruh papan-papan memiliki tambuko pada permukaannya. Lubang-lubang untuk memasukkan talididapati tidak hanya pada tambuko saja tetapi juga pada bagian tepi papan. Ini menunjukkan bahwa teknik ikat digunakan untuk menyatukan tidak saja papan pembentuk badan perahu melainkan pula papan badan perahu dengan gading-gading. Adapun lubang-lubang untuk menempatkan pasak pada bagian tepi papan menunjukkan bahwa pasak kayu telah digunakan untuk memperkuat penyatuan badan perahu. Perolehan data kalibrasi melalui pemanfaatan metode C-14 atas sampel papan perahu itu menunjukkan angka tahun 434-631 masehi (Manguin, 1989).

#### **d. Tulung Selapan**

Tali ijuk, pasak, tambuko, dan ketebalan papan-papannya, mengindikasikan keberadaan perahu kuna yang menggunakan teknik ikat. Ukuran perahu di pesisir timur Sumatera Selatan ini tidak berkisar jauh dari ukuran perahu-perahu lain yang sebelumnya telah lebih dahulu ditemukan kembali di wilayah Propinsi Sumatera Selatan. Dugaan kronologinya lebih mengacu pada kolompok perahu dari abad-abad V–VIII.

#### **e. TPKS Karanganyar**

Beberapa potong papan sisa badan perahu telah ditemukan di areal Taman Purbakala Kedatuan Sriwijaya di Palembang. Ketebalannya 3 cm dengan jarak lubang untuk memasukkan tali ijuk adalah 3 cm, dan jarak lubang untuk pasak kayu sekitar 11 cm. Untuk sementara berkenaan dengan teknologi pembangunannya, sisa bangkai perahu itu digolongkan dalam kelompok abad ke-V-VIII M.

#### **f. Sambirejo**

Pada situs di wilayah Kabupaten Musi Banyuasin, Sumatera Selatan ini dijumpai 11 keping papan yang merupakan bagian badan perahu. Ukuran terpanjang papan-papan tersebut adalah 10,9 meter dan yang terpendek 4 meter. Ketebalan rata-rata 3,5 cm dengan lebar 23 cm. Untuk Menyatukan papan-papan tersebut, selain pasak juga digunakan tali ijuk. Penggunaan pasak tampak dari lubang-lubang di tepian papan serta pasak yang masih tertanam di dalamnya. Pemanfaatan tali ijuk tampak jelas dari adanya tambuko dengan lubang-lubang untuk memasakkan tali ijuk. Tali ijuk tersebut masih dijumpai pada sebagian papan ber-tambuko itu. Bersamaan dengan papan-papan tersebut, dijumpai pula sebuah kemudi kayu berukuran panjang 5,9 meter dengan bagian terlebarnya 56 cm. Pengamatan atas temuan tersebut menghasilkan dugaan bahwa kesebelas papan tersebut tidak berasal hanya dari sebuah perahu saja, melainkan tiga. Delapan papan berasal dari sebuah perahu yang panjangnya diperkirakan 20–23 meter dengan bagian terlebar mencapai 6 meter. Dua papan berikutnya menunjukkan keberadaan sebuah perahu lain yang berdasarkan analisis C-14 diketahui berasal antara tahun 610 sampai tahun 775. Dugaan tentang perahu ketiga diperoleh dari keberadaan papan lain yang ditemukan bersama (Manguin, 1989).

### **E. Penutup**

Berdasarkan beberapa data tersebut diatas, kemungkinan jung Nusantara memang memiliki andil yang cukup besar dalam pelayaran masehi, bahkan hingga abad pertengahan masehi. Melihat beberapa temuan bangkai kapal yang ada di kawasan Asia Tenggara, dengan teknik pembuatan menggunakan teknik ikat menggunakan ijuk atau menggunakan pasak kayu menunjukan bahwa perahu jung tersebut adalah jung buatan nusantara.

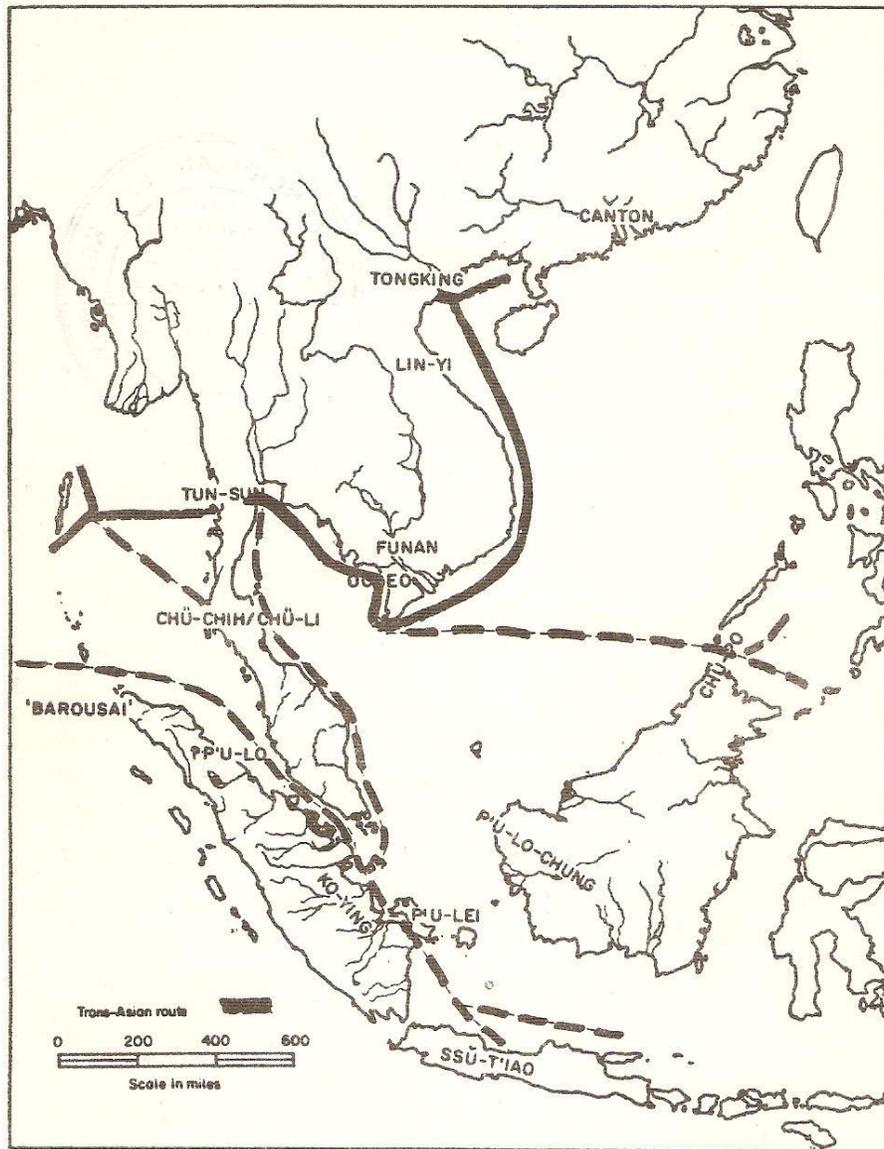
Walaupun Cina sejak tahun 500 SM, Cina telah mengembangkan berbagai macam kapal. Kapal dari segala jenis dan ukuran berseliweran dalam sistem angkutan sungai yang padat: rakit besar untuk berdagang mendekati pantai di wilayah Siberia hingga Indocina. Tetapi betapapun bagusnya kapal atau beraniannya para pelaut Cina, mereka tidak pernah berlayar hingga jauh ke laut lepas. Perihal pelayaran di Asia pada abad ke-5 dan ke-6, dalam kaitannya dengan hubungan dagang melalui laut antara Indonesia dan Cina, terdapat indikasi bahwa bangsa Cina hanya mengenal pengiriman barang oleh bangsa

Indonesia dan bukan bangsa Persia atau India. Bukti-bukti dari sumber lain yang tersedia saat ini juga tidak bertentangan dengan bukti-bukti yang berasal dari Cina tersebut. Kesimpulannya, pengiriman kargo (barang-barang) Persia tersebut pasti sebagian besar adalah orang-orang Indonesia.” Cosmas Indicopleustes, pada paruh pertama abad ke-6, mencatat bahwa Sri Lanka memegang “posisi sentral” dalam perdagangan Persia, barang-barang dibawa dari Sri Lanka ke Cina yang pada saat itu tidak menggunakan kapal-kapal Persia. Melainkan kapal-kapal Kun-lun dari wilayah kepulauan Indonesia

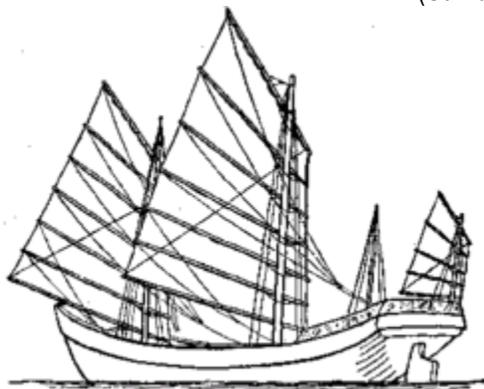
#### Daftar Pustaka

- Atmosudiro, Sumijati, 1984. Lukisan Manusia di Pulau Lomblen (Tambahan Data Hasil Seni Bercorak Praejarah), dalam *Berkala Arkeologi* V(1). Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta, hal. 1–8
- Bellwood, P, 1985. *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*. Sydney, London: Academic Press
- Bellwood, Peter , 1997. *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*. Edisi Revisi. Uneversity of Hawai Press
- Damais, Prof. Dr. Louis-Charles, 1995. *Epigrafi dan Sejarah Nusantara*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional
- Koestoro, Lucas Partanda, 1993. *Tinggalan Perahu di Sumatera Selatan: Perahu*
- Lapian,A.B. 1979. *Pelayaran Pada Masa Sriwijaya*, dalam *Pra Seminar Penelitian Sriwijaya*. Jakarta: Pusat Penelitian Dan Peninggalan Purbakala
- Lombard, denys, 1996. *Nusa Jawa Silang Budaya: Bagian II, Jaringan Asia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Oliver W, Wolters, 1967. *Early Indonesian Commerce: a study of the origins of Srivijaya*. Cornel Universty Press
- \_\_\_\_\_, 1970. *The Fall Of Srivijaya in Malay History*. Kuala Lumpur: Oxford University Press
- Read, Robert dick, 2005. *Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika: Penjelajah Bahari*. Inggris: Thurlton Publishing
- Sartono, S, 1979. *Pusat-Pusat Kerajaan Sriwijaya Berdasarkan Interpretasi Paleografi*. dalam *Pra Seminar Penelitian Sriwijaya*. Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional
- Slametmulyana, Prof. 1981. *Kuntala, Sriwijaya dan Suwarnabhumi*. Idayu: Jakarta, hal. 18

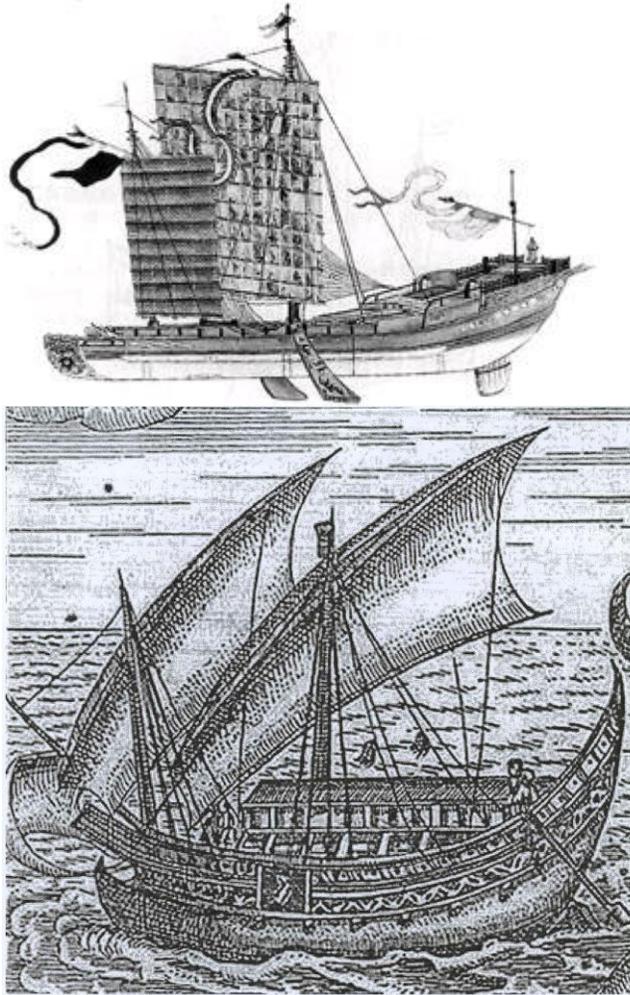
Lampiran :



(Peta: Jalur perdagangan maritim di Asia Tenggara dalam tahun 250)  
(Sumber: Sartono 1979: 42)



<http://id.wikipedia.org/wiki/Berkas:Rigging4.png>



[www.museumvirtual.org/.../images/Jung%20Jawa.jpg](http://www.museumvirtual.org/.../images/Jung%20Jawa.jpg)