



Bangkitlah Bangsa Bahari!

Penyunting: Bambang Budi Utomo

Direktorat
dayaan





Bangkitlah Bangsa Bahari!

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang.
Dilang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini
tanpa izin tertulis dari penerbit.

Penyunting : Bambang Budi Utomo
Penerbit : Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman
Tata-letak & Desain : Sukasno
Cetakan Pertama 2012

Kredit Foto :

1. Bambang Budi Utomo
2. Gunawan
3. Ismiyono
4. Horst Liebner
5. Punto Ari Sidarto
6. Suparno
7. Trigangga
8. Inge Pojoh
9. Balai Arkeologi Medan
10. Balai Arkeologi Palembang
11. Balai Pelestarian Cagar Budaya Jambi
12. Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman
13. Cultureel Indië, 1943
14. Pusat Arkeologi Nasional
15. www.orangflores.com/lamalera.html
16. aryapermanablogspot.blogspot.com
17. dhamadharmaworldpress.com
18. riffat-akhsan.blogspot.com
19. informasi.budidaya.blogspot.com

Kredit Peta :

1. Google Earth, 2010
2. Atlas Indonesia dan Dunia, 2010
3. Indonesia Heritage Vol. III

Kredit Gambar :

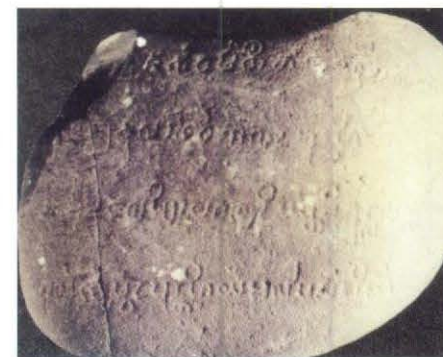
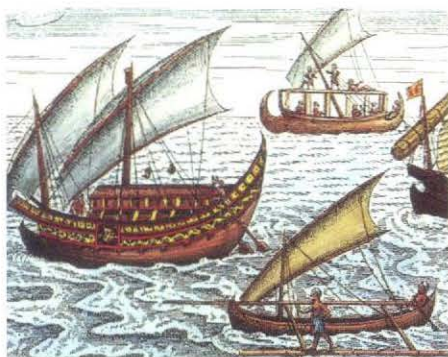
1. Adolf Heuken SJ, 1995
2. Kompas, 2008
3. KITLV
4. The Encyclopedia of Malaysia Vol. IV, Early History, 1999



9598
BAN



Bangkitlah Bangsa Bahari!



Daftar Isi

• Sambutan Direktur Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman	x
• Pengantar Penyunting	xi
Moyang Bangsa Bahari Upayakan Satukan Negeri	1
• Menjadi Bangsa Bahari: Penutur Rumpun Bahasa Austronesia Pindah dan Menyebar di Nusantara.....	2
• Manusia Bahari Satukan Negeri	3
• Bahariawan Sejati ada dimana mana: Pemburu Tangguh di Laut	4
• Bahariawan Sejati ada dimana mana: Darat Tempatnya Orang mati	7
• Bahariawan Sejati ada dimana mana: Jukung Tempatnya Berniaga.....	9
• Bila Layar Sudah Terkembang, Lebih baik mati tenggelam dari pada balik ke pantai	10
• Nelayan: Anak Bangsa Bahari yang terpinggirkan	11
Daya Tarik Bahari yang Mendatangkan Bencana	13
• Harumnya Cengkeh Membawa Bencana	14
• Melihat Museum Sebuah Negeri Bahari	16
• Dunia Dasar Laut Negeri Bahari	18
Wawasan Nusantara ala Kerajaan Bahari	21
• Ketika Maharaja Kertanagara menggagas "Wawasan Nusantara"	22
• Gagasan Nusantara Datang dari Singhasari	23
• Bumi dibagi diantara umat manusia dan laut diberikan secara umum	25
• Bencana itu datang dari aroma cengkeh	26
• Kolonialisme dimulai dari kepulauan Maluku	28
Jaringan Pelayaran: Tempatnya Saudagar dan Agamawan Beraktifitas	33
• Ketika para Saudagar Membuka Jalur Pelayaran	34
• Pelayaran di Nusantara	36
• Berdagang sambil Berdakwah	38
• Ketika "Namo Buddhaya" diperkenalkan pada penduduk Nusantara	40
• Kapur Barus: Harumnya sampai ke Arab dan Persia	41



• Samudera Pasai: Bandar Niaga Pendahulu Aceh	43
• Aceh: Pelabuhan awal di Ujung Barat Nusantara	44
• Fort Rotterdam: dari Benteng Melayu ke Benteng Eropa	45
Pesan-pesan dari Dasar Laut	47
• Musibah di laut: terdampar karena badai tropis	48
• Tampaknya sederhana, tetapi sesungguhnya rumit: transformasi sarana Penyatu Nusantara	49
• Alat tukar yang rapuh	50
• Dari senjata hingga binatang peliharaan	52
Aktifitas Pelestarian Peninggalan Bawah Air	53
• Dua survei di musim barat <i>Pantai Utara Pulau Jawa (Oktober 2001)</i>	56
• Kisah Pemburu dan Penyelamat	58
• Adakah Budaya dalam Bisnis	60
• Jejak peninggalan Dinasti Yuan <i>Selat Karimata (Mei 2001)</i>	62
• Warisan Budaya Masa Lalu yang Terlupakan di Indramayu	64
• Indramayu di Masa Lalu	66
Bangkit dan Majulah Bangsa Bahari!	69
• Menegaskan Kekuatan Kebersamaan	71
• Kekayaan laut Indonesia, Bijak Memanfaatkan Potensi Laut	72
• Jejak dasar laut, Dari Sutera hingga Rempah-Rempah	74
• Berakhir Saat Menentang Karang	76
• Indonesia surga rempah	78
• Sejarah Budaya Bahari Nusantara, Persinggahan Kapal Mancanegara	80
• Nenek Moyangku Orang Pelaut	82
• Laut Pemersatu-Laut Pemisah kita, Berjaya hingga luar Nusantara	83
• Ambisi persatuan Nusantara	84
• Laut pemersatu-Laut Pemisah kita	86
• Deklarasi Juanda, Bekasi menuju negara kepulauan	89

Sambutan Direktur Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman



Sungguh suatu hal yang menggembirakan, Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman yang merupakan penggabungan dari Direktorat Tinggalan Purbakala, Direktorat Cagar Budaya Bawah Air dan Masa Kolonial, serta Direktorat Museum, dapat menerbitkan buku "**Bangkitlah Bangsa Bahari!**". Buku ini dapat menjadi suatu 'tanda' keberadaan Eks. Direktorat Cagar Budaya Bawah Air dan Masa Kolonial yang dahulu memiliki tugas pelestarian cagar budaya bawah air sejak akhir tahun 2005 hingga awal tahun 2012. Sehingga, buku ini dapat dikatakan sebagai hasil karya selama enam tahun.

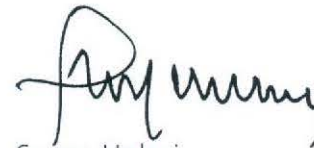
Ide untuk menerbitkan buku ini bermula ketika membaca isi banner-banner pameran yang ternyata mengandung informasi yang sangat baik dan menarik mengenai tugas dan bidang garapan Eks. Direktorat Cagar Budaya Bawah Air dan Masa Kolonial yang sayang jika tidak dimanfaatkan secara maksimal lewat penerbitan sebuah buku.

Buku ini berisikan kumpulan banner-banner pameran yang pernah dibuat oleh Eks. Direktorat Cagar Budaya Bawah Air dan Masa Kolonial lewat pameran-pameran yang diadakan sejak tahun 2005 hingga tahun 2011.

Besar harapan saya agar buku ini dapat bermanfaat terutama dalam membangun kembali jati diri Bangsa Indonesia melalui dunia arkeologi maritim di Indonesia. Informasi ini perlu diketahui oleh masyarakat luas terutama generasi muda sebagai penerus bangsa.

Akhirnya, saya mengucapkan terima kasih kepada seluruh penulis dan redaksi yang telah berkontribusi dan bekerja keras untuk suksesnya penerbitan buku ini.

Direktur Pelestarian Cagar Budaya
dan Permuseuman



Surya Helmi

Pengantar Penyunting

***Kapal pinisi dari Kendari,
Lambung kokoh kayu sepan.
Sejarah nusantara sejarah bahari,
Kita pahami tuk ke depan.***



Direktorat Peninggalan Bawah Air yang bernaung di bawah Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata sejak tahun 2012 ini telah lebur menjadi Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. Ketika dilebur usianya belum lagi genap 7 tahun. Meskipun usianya singkat namun banyak yang sudah dihasilkan untuk memasyarakatkan kemaritiman, misalnya penerbitan “Varuna”, Jurnal Arkeologi Bawah Air.

Tidak hanya jurnal yang diterbitkan untuk tujuan pemasyarakatan, institusi ini juga kerap mengadakan pameran tentang peninggalan bawah air. Pameran-pameran itu antara lain diselenggarakan dalam rangka peringatan seabad kebangkitan nasional di Jakarta, “Manusia Bahari Satukan Negeri: Refleksi 100 tahun Kebangkitan Nasional” di Makassar; “Nusa Utara dan Perairannya: Tepian Lintasan Perdagangan dan Pelayaran Sepanjang Masa”, di Manado; dan pameran “Unify Our Nation”, di Ambon. Semua pameran tersebut diselenggarakan dalam usaha memasyarakatkan budaya bahari melalui tinggalan-tinggalan budayanya.

Buku yang diberi judul ***Bangkitlah Bangsa Bahari*** ini merupakan kumpulan dari narasi poster-poster pameran yang disusun menurut sistematika berdasarkan topik-topik “Moyang Bangsa Bahari Upayakan Satukan Negeri”, “Dayatarik Negeri Bahari yang Mendatangkan Bencana”, “Wawasan Nusantara Ala Kerajaan Bahari”, “Jaringan Pelayaran: Tempatnya Saudagar dan Agamawan Beraktivitas”, “Pesan-pesan dari Dasar Laut”, “Aktivitas Direktorat Peninggalan Bawah Air”, dan “Bangkit dan Majulah Bangsa Bahari”. Guna memberi gambaran yang jelas pada pembaca, beberapa topik diberi foto, gambar sketsa, dan peta.

Kita selalu mengatakan “jangan melupakan sejarah”, tetapi kegemilangan sejarah masa lampau kita bukan sekedar untuk kebanggaan semata. Melalui pemahaman sejarah kebaharian kita, boleh saja kita bangga, tetapi melalui sejarah itu kita harus belajar. Melalui sejarah kita dapat mengetahui kekurangan dan kelebihan kita di masa lampau. Karena itulah dengan membaca buku sederhana ini, kita isi kekurangan-kekurangan di masa lampau untuk kemudian membangun masa depan yang lebih baik.

Bambang Budi Utomo

A photograph of a coastal village with stilt houses and people in wooden boats on the water. The houses are built on stilts over the water, with thatched roofs. Several wooden boats are visible, with people inside. The water is calm, reflecting the houses and boats. The scene is set in a tropical or coastal environment.

MOYANG BANGSA BAHARI UPAYAKAN SATUKAN NEGERI

*Elang Laut terbang sendiri,
Terbang tenang ta' galau.
Bangsa Bahari satukan negri,
Arungi laut darati pulau.*

MENJADI BANGSA BAHARI: PENUTUR RUMPUN BAHASA AUSTRONESIA PINDAH DAN MENYEBAR DI NUSANTARA

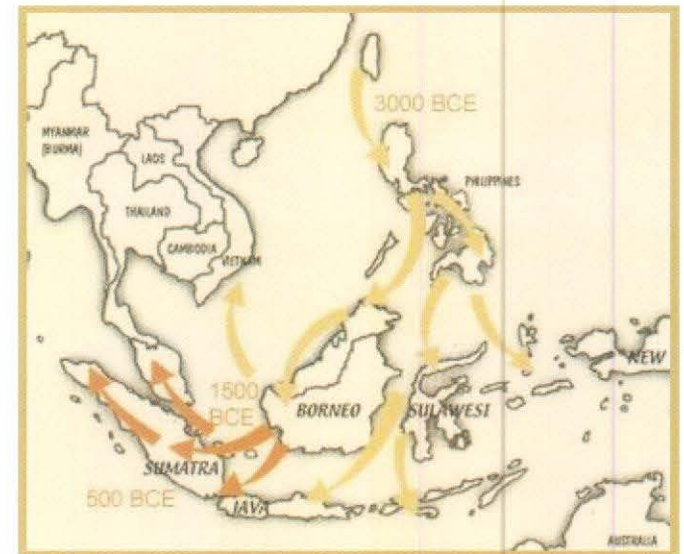
Siapa sebenarnya nenek moyang bangsa bahari? Sebagian orang beranggapan bahwa orang-orang yang bertutur bahasa austronesia-lah nenek moyangnya. Austronesia adalah istilah yang dipakai oleh pakar linguistik untuk keluarga bahasa yang berkembang di Taiwan antara 5000 – 7000 tahun yang lampau.

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

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

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

Populasi orang-orang penutur bahasa Austronesia menempati wilayah dari Madagaskar di barat hingga Pulau Paskah di timur, dan dari Taiwan/Mikronesia di utara hingga Selandia Baru di selatan. Benang merah yang menyatukan mereka adalah teknik bercocok tanam, teknik pembuatan perahu, dan teknik pembuatan tembikar. Itulah nenek moyang bangsa bahari.





MANUSIA BAHARI SATUKAN NEGERI

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

Laut adalah ajang untuk mencari kehidupan bagi kedua kelompok masyarakat. Dari laut dapat dieksploitasi sumberdaya biota dan abiotik, serta banyak kegiatan kemaritiman yang menjanjikan dan mempesona. Inilah yang mendorong kedua kelompok masyarakat itu menuju laut. Awalnya bertujuan mencari hidup dan mempertahankan hidup. Pada akhirnya bertujuan membangun kejayaan dan kekayaan dari kegiatan kemaritiman. Fenomena ini pada akhirnya membentuk karakter bangsa pelaut, seperti lahirnya *Kadatuan* Sriwijaya, Kerajaan Malayu, Kerajaan Singhasari, Kerajaan Gowa-Makassar, dan beberapa kerajaan lain yang berorientasi pada laut.

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

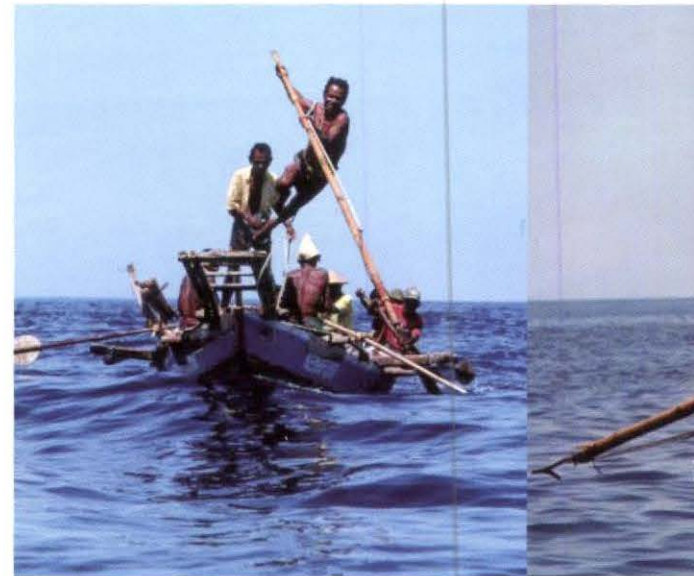
BAHARIAWAN SEJATI ADA DI MANA-MANA: PEMBURU TANGGUH DI LAUT

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

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

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

Malam sebelum keesokan harinya mereka melaut, semua suku yang memiliki perahu berdoa di rumah adat (rumah suku) masing-masing. Mereka berbagi pengalaman dan mendengar petuah dari yang dituakan. Intinya masing-masing individu harus dapat menjaga ketenteraman, menjaga tutur kata, tidak boleh bertengkar dengan sesama, tetangga, dalam rumah



tangga suami dan isteri, anak tidak ada perselisihan dan pertengkaran. Melanggar semua hal tersebut berarti kerja keras di laut tak membawa hasil. Masyarakat Lamalera meyakini bahwa hubungan antara yang di darat dan di laut merupakan hubungan sebab akibat. Keduanya saling mendukung dan saling menentukan. *Atamole* sebagai ahli pembuat peledang di darat memiliki peran sendiri yang berbeda dengan *lamafa*, juru tikam di laut. Salah, keliru, atau bahkan lalai membagi hasil tangkapan juga akan membawa dampak buruk terhadap proses penangkapan ikan. Karena itu masyarakat Lamalera sangat menjaga hubungan itu jangan sampai ternoda atau tercela.

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





BAHARIAWAN SEJATI ADA DI MANA-MANA: DARAT TEMPATNYA ORANG MATI

Orang Laut, Suku Laut, atau Ameng Sewang terdiri atas kelompok-kelompok sosial yang berdiam di berbagai kawasan perairan Nusantara, seperti perairan sekitar bagian timur Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, Flores, bahkan ada yang mengembara sampai perairan Teluk Siam dan perairan Filipina. Pada berbagai kawasan perairan tersebut subkelompok orang Laut disebut orang Bajau, orang Muara, dan orang Ameng Sewang.

Menggunakan perahu sebagai rumah dan hidupnya berpencar-pencar dan berkelana sekitar Pulau Bangka dan Pulau Belitung. Sukubangsa ini seperti halnya dengan kehidupannya mencari ikan di laut, pola perkampungannya mengarah pada sistem keluarga luas, artinya ada satu garis keturunan yang dipakai (patrilineal atau matrilineal) yang mengarah pada bentuk pengelompokan tempat tinggal dengan mengarahkan perahu-perahu berdasarkan pada bentuk garis keturunan dalam keluarga luas yang ada.

Sukubangsa Ameng Sewang pada dasarnya berkelana dengan mengikuti perkembangan pergerakan ikan yang mengarah pada perubahan iklim. Artinya bahwa rumah-rumah perahu akan selalu bergerak di sekitar Bangka dan Belitung, sehingga pola permukiman dalam konteks perkampungan akan selalu bergerak dari satu daerah ke daerah lain, akan tetapi mempunyai pola permukiman yang mengikuti sistem keluarga luas yang dianutnya.

Kelompok orang Ameng Sewang kiranya dapat menjadi salah satu contoh untuk mengenali pola kehidupan sosial budaya orang Laut secara keseluruhan. Mereka diketahui telah berabad-abad tinggal di sekitar Pulau Bangka dan Belitung.



BAHARIAWAN SEJATI ADA DI MANA-MANA: DARAT TEMPATNYA ORANG MATI

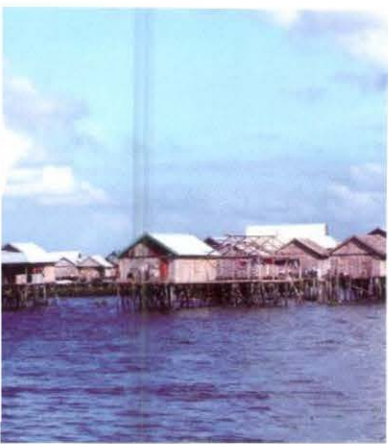
Suku bangsa Bajau ini dikenal dengan orang Bajo, pola perkampungan berpindah-pindah tempat mengikuti arah pergerakan ikan seperti halnya dengan orang-orang di Pulau Bangka Belitung. Orang Bajo ini sebagian besar tinggal di perahu yang hanya cukup untuk duduk dan tidur saja bagi empat orang yang mereka sebut *bido* atau *bidok*.

Sebagian orang Bajo hidup menetap di pantai dengan rumah-rumah ditopang oleh kayu yang menancap di dalam laut. Kehidupan mereka seolah-olah telah menyatu dengan laut dan tidak dapat jauh dari laut. Orang Bajo ini tersebar di seluruh Nusantara antara lain di Jambi, Riau, Kalimantan Selatan, Flores, Nusa Tenggara Timur, Bone dan beberapa daerah di Papua.

Populasi orang Bajo tidak dapat diketahui dengan pasti karena sebagian besar mereka hidup nomaden. Demikian juga bagaimana dengan budaya mereka. Mobilitas yang tinggi ini berkat keakraban mereka dengan kehidupan laut. Selain itu hubungan kekerabatan mereka cukup erat, meskipun terpisah jarak ratusan kilometer. Mereka juga mengenal tingkat keluarga dekat dan keluarga besar.

Mata pencaharian utama mereka adalah menangkap ikan. Dalam kelompok yang terdiri dari 20-30 *bido*, mereka bergerak mencari ikan. Hasil tangkapan mereka dijual atau ditukar dengan hasil bumi/ ladang dengan penduduk dari pantai yang terdekat.

Orang Bajau tidak akan hidup bahagia bila hidup di daratan, dan akan cepat mati karena tidak mampu menunggu panen tanaman untuk kebutuhan setiap hari. Di laut mereka akan segera mendapatkan kebutuhan hidup pada saat yang diperlukan.



BAHARIAWAN SEJATI ADA DI MANA-MANA: JUKUNG TEMPATNYA BERNIAGA

Pola perkampungan orang Banjar adalah mengelompok padat di pinggir-pinggir sungai dekat dengan muara sungai. Pola permukiman menghadap sungai dan sebagian lagi menghadap jalan raya, dan biasanya berdiri ditopang oleh kayu agar tidak tergenang oleh air. Pengelompokan rumah pada umumnya di daerah rawa-rawa. Apabila jalan darat sudah ada, maka rumah-rumah tersebut menghadap ke arah jalan.

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

Sukubangsa Banjar ini pada dasarnya mempunyai mata pencaharian sebagai pedagang layaknya bagian dari sukubangsa Melayu yang berada di Kalimantan. Orang Banjar menggunakan perahu sebagai sarana untuk perdagangan antar daerah dan daerah di pedalaman dengan menggunakan perahu yang mereka buat sendiri.



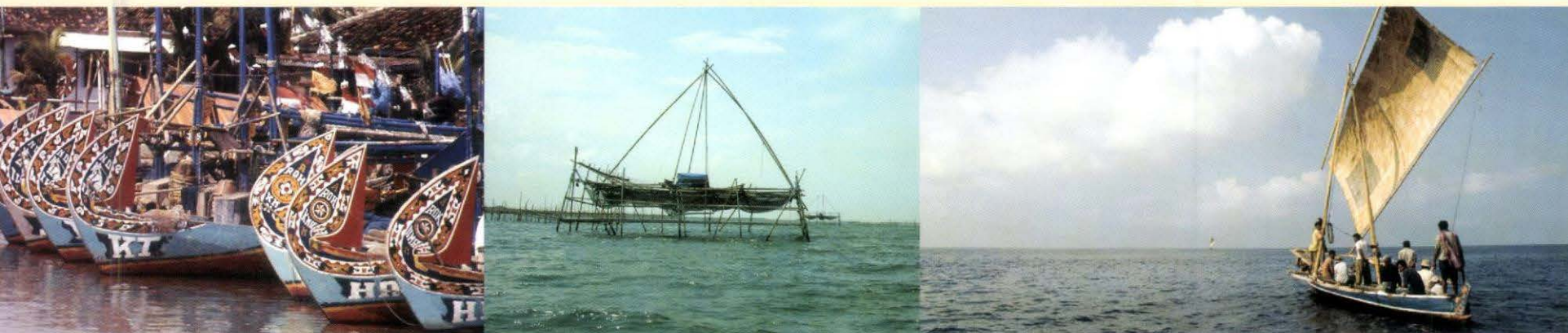
BILA LAYAR SUDAH TERKEMBANG, LEBIH BAIK MATI TENGGELOM DARIPADA BALIK KE PANTAI

Hidup dalam perkampungan yang merupakan gabungan kampung-kampung lama, dan kampung lama tersebut pada dasarnya didiami oleh keluarga-keluarga. Sehingga secara umum, orang Bugis tinggal dalam keluarga luas yang turun temurun membentuk satu wilayah kampung yang ditandai oleh adanya pohon beringin sebagai pusat yang dianggap keramat (*possi tana*).

Rumah orang Bugis berbentuk panggung yang terdiri atas tingkat atas, tengah dan bawah. Tingkat atas digunakan untuk menyimpan benda-benda pusaka dan padi; tingkat tengah digunakan sebagai tempat tinggal dan pada bagian dasar dipakai untuk menyimpan benda-benda atau alat-alat kebutuhan mata pencaharian.

Orang Bugis juga terkenal dengan kebiasaannya untuk hidup berkaitan dengan laut, dan pada umumnya orang Bugis sudah menyebar ke seluruh daerah di Nusantara ini, biasanya kehidupan orang-orang Bugis di luar daerah sukubangsanya sendiri adalah mengusahakan hasil laut sebagai mata pencahariannya dan atau berdagang dengan melakukan pelayaran antarpulau dan daerah.

Di daerah perantauan orang Bugis untuk sementara menetap di daerah tepian sungai dekat hutan yang menghasilkan kayu. Di tempat itu mereka membuat Pinisi dengan kayu yang diperoleh dari hutan sekitarnya. Setelah Pinisi selesai, mereka pergi meninggalkan tempat tersebut tanpa kembali lagi.



NELAYAN: ANAK BANGSA BAHARI YANG TERPINGGIRKAN

Di Negara Kepulauan yang namanya Indonesia ini hidup dua kelompok masyarakat yang saling membutuhkan, petani dan nelayan. Petani di lahan pertanian yang subur di lereng dan kaki pegunungan/gunungapi asyik dengan bajak dan cangkunya. Sementara itu saudaranya yang hidup sebagai nelayan di pantai dan laut, berjuang mati-matian melawan arus dan gelombang laut yang sedang mengganas. Dari dua macam kehidupan ini tampak saling bertolak belakang.

Sebagai bangsa bahari, kelompok masyarakat yang bermata-pencarian sebagai nelayan itu seharusnya tidak miskin dan tidak perlu berjuang mati-matian demi menyangga hidup. Laut luas yang menempati dua pertiga wilayah Negara Kepulauan menjanjikan sumberdaya alam yang melimpah. Belum pernah ada ceritanya nelayan memberi makan ikan di laut lepas, sekaligus belum pernah ada ceritanya bahwa nelayan itu hidupnya berkecukupan.

Keterpurukan kehidupan nelayan menjadi semakin parah. Akhir-akhir ini, ketika bahan bakar minyak naik membubung, kehidupan nelayan semakin terjepit. Ta' ada uang untuk beli minyak, ta' ada perahu motor yang melaut. Ta' ada perahu motor yang melaut, ta' ada makanan yang mengganjal nelayan dan keluarganya.

Nasib baik tidak pernah berpihak pada nelayan. Ketika harga minyak naik, ombak pun naik. Nelayan tidak bisa melaut lagi. Lebih ironis lagi, para calon legislatif dan calon Kepala Daerah dalam bualannya (kampanye) tidak pernah mengatakan "Apabila saya terpilih, saya akan meningkatkan taraf hidup nelayan". Sekalipun cuma sekedar bualan kampanye nelayan "tidak pernah dibohongi", apalagi dinyatakan dalam bentuk aksi yang positif. Itulah nasib nelayan yang tidak pernah bisa kaya bak anak ayam mati di lumbung padi.



DAYA TARIK NEGERI BAHARI YANG MENDATANGKAN BENCANA

*Pergi muara ada buaya,
Ta' bergeming asyik berjemur.
Negri bahari kaya raya,
Salah urus tidak makmur.*

HARUMNYA CENGKEH MEMBAWA BENCANA



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

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

Pakar tumbuh-tumbuhan menyatakan bahwa cengkeh dan pala hanya dapat tumbuh di bumi Maluku. Pala hanya dapat tumbuh di Maluku Tengah, sedangkan cengkeh di Maluku Utara. Karena itulah apabila ada bukti ditemukan cengkeh di Eropa, tentunya telah berhubungan dengan Maluku.

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

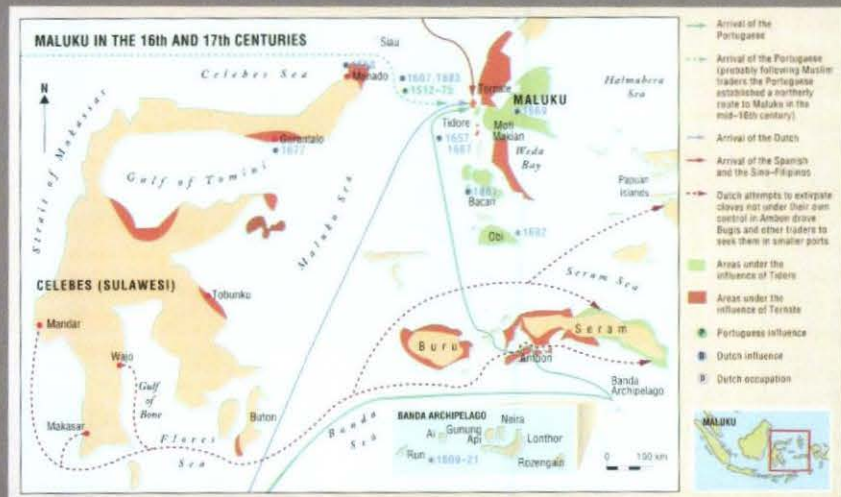
Sumber Eropa lainnya menyebutkan bahwa St. Silvester, seorang Uskup Roma (314-335 Masehi) menerima hadiah 150 pon cengkeh. Sumber lain menyebutkan bahwa pada tahun 547 Cosmos Indicopleustis mencatat di antara barang-barang dagangannya terdapat rempah-rempah yang didatangkan dari Tiongkok dan Srilanka.

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 diceritakan juga tempat yang didatangi itu. Sebuah deskripsi "menyesatkan" yang ditulis oleh penulis Arab terkenal Ibnu Battuta (1350 Masehi) menyatakan: "cengkeh yang diperdagangkan adalah batang pohonnya, buahnya disebut pala, dan bungunya dinamakan fuli. Ini berarti, Ibnu Battuta tidak tahu bagaimana bentuk pohon cengkeh dan bagaimana bentuk pohon pala.

Sampai seberapa jauh para pelaut Nusantara ini mengarungi laut. Apakah mereka hanya melayari laut/selat yang memisahkan antarpulau, atau lebih jauh lagi sampai ke Asia Selatan, Tiongkok, Asia Timur, atau lebih jauh lagi bahkan sampai ke Eropa? Sebuah gambar cat air yang dibuat oleh Alphonse Pellion yang berjudul "*Korakora from Gebe, North Moluccas, 1818*" menggambarkan sebuah perahu besar dengan 9-10 pendayung dan sebuah layar besar. Perahu besar ini sangat layak untuk pelayaran jarak jauh dan dipergunakan untuk mengangkut rempah-rempah, khususnya pala dan cengkeh, ke pelabuhan *entrepôt* di Asia Tenggara.



MELIHAT MUSEUM SEBUAH NEGERI BAHARI



Sejak awal tarikh Masehi, bahkan mungkin jauh sebelumnya, bumi Nusantara dengan kekayaan alamnya telah menarik perhatian bangsa-bangsa lain. Kontak pertama dengan bangsa lain yang datang ke Nusantara adalah dengan bangsa India, Tionghoa, Persia, Arab, dan terakhir dengan bangsa Eropa. Mereka datang untuk mencari komoditi yang banyak digemari yang hanya ditemukan di Nusantara ini, yaitu rempah-rempah.

Mereka datang dengan membawa produk dari negeri asalnya untuk ditukarkan dengan rempah-rempah. Kapal-kapal para saudagar sarat dengan muatan produk negeri asalnya. Walaupun tidak berdagang dengan penduduk Nusantara, mereka berdagang dengan bangsa lain. Hal ini disebabkan karena posisi Nusantara dengan perairan Selat Melaka-nya terletak di jalan lintas niaga.

Kapal-kapal niaga para saudagar Tionghoa sarat dengan barang-barang keramik, sedangkan kapal para saudagar Arab dan Persia sarat dengan barang-barang kaca Persia dan parfum. Mulai sekitar abad pertengahan (abad ke-15 Masehi), kapal-kapal para saudagar Eropa sarat dengan muatan hasil bumi Nusantara. Dikemudian hari, kapal-kapal Eropa ini sarat dengan muatan barang-barang jahan emas, permata, dan barang-barang seni yang dirampok dari kerajaan-kerajaan di Nusantara yang berhasil ditaklukkannya.

Dalam pelayarannya di perairan Nusantara tidak jarang mereka menghadapi bahaya kandas menabrak karang atau gosong-gosong pantai, diterjang bagai tropis, dan bertemu dengan armada musuh saingannya. Sebagai kawasan perairan yang ramai, sudah barang tentu banyak kapal yang tenggelam bersama muatannya. Ada yang tenggelam karena sarat muatan yang melebihi batas *tonage*. Di Nusantara, perairan yang banyak terdapat kapal yang tenggelam terletak di sekitar Selat Melaka, perairan kepulauan Riau, Selat Karimata, Selat Gaspar, perairan laut Jawa, dan Selat Makassar. Runtuhan kapal yang tenggelam bersama kargonya sangat menarik perhatian para petualang pemburu harta karun. Sesungguhnya harta karun menurut sudut pandang para pemburu adalah Cagar Budaya. Karena tenggelam di laut pedalaman dalam yuridiksi Republik Indonesia, maka CB tersebut milik Indonesia.

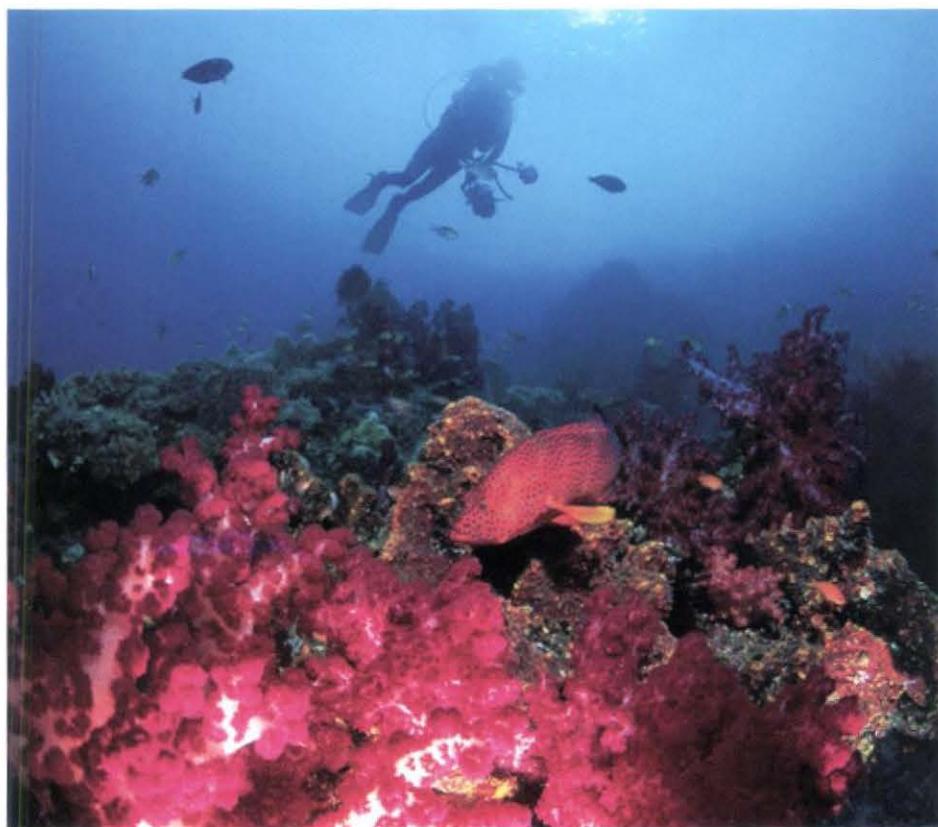


DUNIA DASAR LAUT NEGRI BAHARI

Bangsa Indonesia hidup di sekitar laut dan dikaruniai sumberdaya laut yang tidak ada duanya di bumi ini. Luas laut yang mencapai dua pertiga luas wilayah Republik Indonesia merupakan kenyataan geografis yang menunjukkan Indonesia adalah bangsa bahari. Laut Indonesia, memiliki kekayaan alam yang beraneka ragam. Ribuan jenis ikan, terumbu karang, hutan mangrove, minyak dan gas, serta sumber mineral lainnya, terkandung di dalamnya. Demikian pula pemandangan yang indah di berbagai tempat, memiliki potensi wisata bahari yang sangat menjanjikan.

Wilayah laut Indonesia sangat luas hampir 5,8 juta km persegi dan meliputi 3/4 wilayah Republik Indonesia. Laut itu mengitari 17.504 pulau dengan garis pantai terpanjang di dunia sepanjang 81.000 km. Laut Indonesia terbesar di kawasan ASEAN yang memiliki potensi bahari besar karena keunikan dan kelangkaan, selalu menjadi kecemburuan bangsa lain dan berusaha untuk mencuri dari kekayaan yang dimiliki bangsa Indonesia.

Laut adalah karunia TUHAN yang harus kita lindungi, pelihara dan lestarikan lingkungannya. Laut Nusantara merupakan ruang dan wadah kesatuan dan persatuan bangsa yang harus kita bela dan pertahankan keutuhannya, demi kesejahteraan seluruh masyarakat Indonesia. Janganlah kita membiarkan kekayaan laut, justru dinikmati oleh bangsa lain. Negara kita, bahkan berpeluang menjadi salah satu tujuan wisata bahari terbesar di dunia, dengan basis konservasi. Marilah kita manfaatkan dengan cerdas dan bijak, berbagai kekayaan laut yang kita miliki.





WAWASAN NUSANTARA ALA KERAJAAN BAHARI

*Terbang tinggi burung bangau,
Berenang tenang ikan pari.
Wawasan Dwipantara satukan pulau,
Wawasan Nusantara satukan negeri.*

KETIKA MAHARAJA KERTANAGARA MENGGAGAS “WAWASAN DWIPANTARA”

“Pandanglah laut sebagai pemersatu Nusantara”. Itulah kalimat indah yang patut kita renungkan dan implementasikan untuk bangsa bahari yang besar ini demi Indonesia Raya. Lima puluh tiga tahun yang lalu (13 Desember 1957), ketika kemerdekaan bangsa ini masih “usia remaja”, para *founding father* sudah memikirkan “bentuk fisik” negara yang terdiri dari pulau dan laut. Namun, jauh sebelum itu sejarah bangsa ini telah membuktikan bahwa para penguasa jaman lampau sudah memikirkan penyatuan Nusantara.



Bermula dari Kerajaan Sriwijaya yang berhasil “menyatukan” para datu di bawah kendali *Kadatuan* Sriwijaya. Kala itu, pada sekitar abad ke-8-9 Masehi *Kadatuan* Sriwijaya berhasil menguasai Selat Melaka. Selat ini perlu dikuasai apabila *Kadatuan* Sriwijaya ingin berjaya dalam bidang perdagangan. Kala itu Selat Melaka merupakan jalur lalu-lintas pelayaran dan perdagangan yang menghubungkan Tiongkok dan India, sekaligus jalan masuk menuju perairan Nusantara. Ini dibuktikan oleh bangsa Portugis beberapa ratus tahun kemudian. Orang Portugis berujar “Barangsiapa menguasai Selat, maka ia akan mencekik Venesia”

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

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



GAGASAN WAWASAN NUSANTARA DATANG DARI SINGHASARI

"Pada hari ketujuh paro-terang bulan Jyestha Dapunta Hiyang bertolak dari Minanga sambil membawa dua laksa tentara dengan perbekalan sebanyak dua ratus (peti) berjalan dengan perahu dan yang berjalan kaki sebanyak seribu tiga ratus dua belas datang di Mukha --p- dengan sukacita".

Itulah sepenggal kalimat dari Prasasti Kedukan Bukit yang bertanggal 16 Juni 682 Masehi yang mengindikasikan bahwa Sriwijaya mempunyai kekuatan laut yang besar.

Sumber lain yang menyebutkan kekuatan Sriwijaya ada di laut diperoleh dari Berita Tionghoa dan Berita Arab. Disebutkan bahwa kerajaan ini menguasai lalu-lintas perdagangan dan pelayaran dari kerajaan-kerajaan barat ke Tiongkok dan sebaliknya. Hal ini disebabkan karena Sriwijaya menguasai Selat Melaka yang banyak dilalui oleh kapal-kapal niaga dari Tiongkok, India, Persia, dan Arab. Beberapa pelabuhan penting di sekitar Selat Melaka dikuasai Sriwijaya.

Kerajaan lain yang mempunyai kekuatan laut setelah Sriwijaya adalah Kerajaan Singhasari. Kerajaan ini berhasil menguasai sebagian Nusantara ketika Maharaja Kertanagara naik tahta Singhasari (1254-1292 Masehi). Pada awalnya pemerintahannya ia menundukkan pemberontakan Cayaraja. Kemudian tahun 1275 ia mengirim ekspedisi persahabatan (Pamalayu) dengan Kerajaan Malayu, 1280 kembali



NUSANTARA PADA MASA KEJAYAAN SRIWIJAYA (ABAD KE-7--12)



menumpas pemberontak Mahisa Rangkah, dan 1284 menundukkan Bali. Dalam Kitab *Nagarakertagama* disebutkan menaklukan Pahang dan Gurun di Semenanjung Tanah Melayu, serta Tanjungpura dan beberapa tempat di sebelah timur Nusantara.

Tindakannya untuk meluaskan wilayah keluar Tanah Jawa didorong oleh ancaman dari daratan Tiongkok. Sejak tahun 1260 di daratan Tiongkok berkuasa Khubilai Khan. Selanjutnya penguasa ini berniat meluaskan wilayahnya ke seluruh penjuru kerajaan.

Singhasari runtuh bukan karena serbuan tentara Khubilai Khan, melainkan karena serangan dari Jayakatwang (raja bawahan yang memberontak). Setelah Singhasari runtuh, kemudian di Tanah Jawa berdiri Kerajaan Majapahit. Kerajaan ini dapat berjaya pada masa pemerintahan Raja Hayam Wuruk dengan Patihnya Gajah Mada. Majapahit pada dasarnya adalah kerajaan agraris, namun kerajaan ini tidak mengesampingkan kekuatan laut. Selama pemerintahannya ia banyak membangun bendungan dan saluran irigasi untuk pertanian serta mencetak sawah dan ladang.

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

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

BUMI DIBAGI DI ANTARA UMAT MANUSIA DAN LAUT DIBERIKAN SECARA UMUM

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

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



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

Kerajaan Gowa-Tallo atau Kesultanan Makassar semula merupakan negeri-negeri kecil yang berupa komunitas lokal bernama *Kasuwiang*. Ada sembilan daerah (*Kasuwiang*) yang menjadi cikal-bakal kesultanan Makassar, yaitu Tombolo, Lakiung, Saumata, Parang-parang, Data, Agang Jekne, Bisei, Kalling, dan Sero.

Kesembilan negeri-negeri kecil tersebut membentuk sebuah federasi yang diketuai oleh seorang yang disebut *Paccallaya*. *Paccallaya* berperan sebagai *Primus Interpares*. Karena ia tidak saja menjadi ketua dari gabungan negeri-negeri kecil itu, tetapi juga sebagai hakim yang menyelesaikan sengketa antara mereka dan juga sebagai orang tua yang sangat dihormati.

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



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

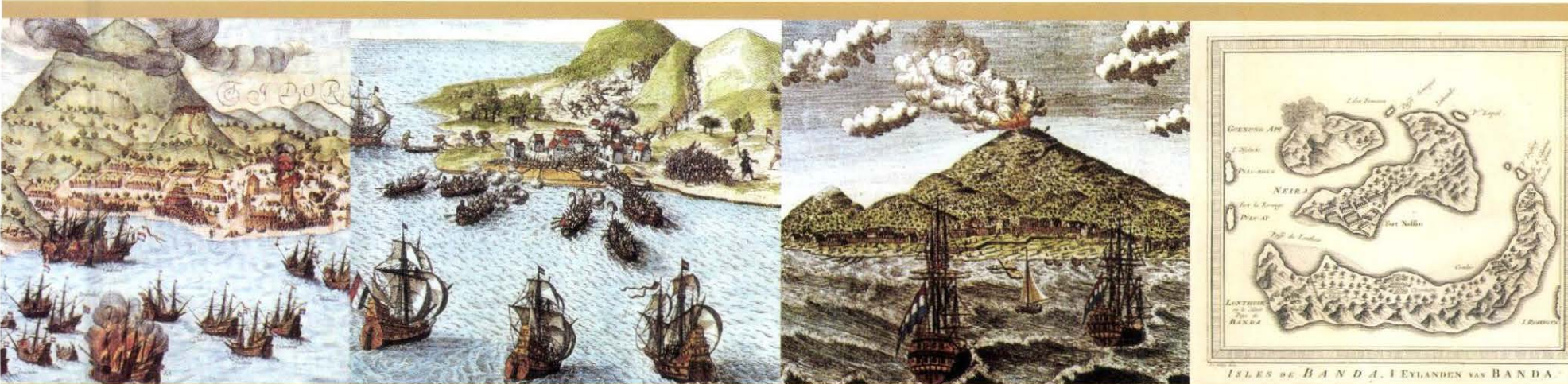


BENCANA ITU DATANG DARI AROMA CENGKEH



Bunga cengkeh yang harum dan mengandung banyak manfaat itu sudah lama dikenal oleh orang-orang dari berbagai penjuru dunia. Catatan tertulis menyebutkan bahwa keberadaannya di benua Eropa diketahui sejak awal tarikh masehi. Bahkan di Timur Tengah bunga kecil ini sudah dikenal jauh sebelum tarikh masehi. Meskipun telah lama dikenal, namun masyarakat yang mengenal itu belum tahu darimana asalnya. Padahal tumbuhan itu hanya dapat tumbuh subur di Maluku. Boleh jadi barang komoditi ini dibawa dari Maluku oleh orang Maluku sendiri ke tempat pemasarannya. Sementara itu sumber lain mengatakan bahwa perdagangan rempah-rempah dikuasai oleh saudagar-saudagar Jawa sejak masa Majapahit (abad ke-14).

Sejak abad ke-16 bangsa-bangsa Eropa berhasil menemukan jalur pelayaran ke Maluku. Sekelompok armada Portugis di bawah pimpinan Kapten Antonio d'Abreu, dan kelompok lain dipimpin oleh Kapten Francisco Serrão. Armada pertama tiba di Banda pada tahun 1512, sedangkan Serrão terdampar di Nusa Penyu pada tahun 1512. Dari Maluku kemudian mereka kembali ke Melaka



dengan membawa rempah-rempah sebagai bukti keberhasilannya. Sejak saat itulah para saudagar Eropa datang ke Maluku untuk mencari "buah emas".

Pada tahun 1521 armada dagang Spanyol yang dipimpin oleh Ferdinand Magellan tiba di Tidore melalui jalur utara dari Filipina. Di bawah pemerintahan raja Almanzor, Tidore menyambut baik kedatangan armada Spanyol yang dikomandoi oleh Kapten Del Cano. Untuk beberapa saat mereka tinggal sambil mengambil hati raja dan penduduk pribumi. Setelah kapal-kapalnya sarat dengan muatan rempah, kembalilah mereka ke Spanyol walaupun rakyat dan raja Tidore melepasnya dengan berat hati.

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

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

KOLONIALISME DIMULAI DARI KEPULAUAN MALUKU

Portugis, Spanyol, dan Belanda bersaing dalam perdagangan rempah. Mereka satu sama lain ingin memonopoli. Tidak jarang mereka berperang dan menekan penduduk Maluku untuk mau berdagang dengan mereka. Karena tekanan-tekanan inilah penduduk Maluku kemudian mengadakan perlawanan. Dalam usahanya memperkuat kedudukannya di Maluku, bangsa-bangsa Eropa ini mendirikan benteng-benteng di Ternate, Tidore, Bacan, Makian, dan Ambon. Benteng-benteng tersebut biasanya dibangun dekat dengan istana raja.

Benteng Kastella atau Nostra Señora Del Rosario

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

Di benteng Portugis pertama inilah terjadi peristiwa pembunuhan Sultan Khairun pada 27 Februari 1570. Sultan dibunuh oleh Antonio Primental atas perintah Gubernur Jendral Portugis Lopez de Mesquita. Atas peristiwa pembunuhan ini, Baabullah (putra Sultan Khairun) mengadakan perlawanan terhadap Portugis. Akhirnya pada tahun 1574 Portugis berhasil diusir dari benteng Kastella.

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

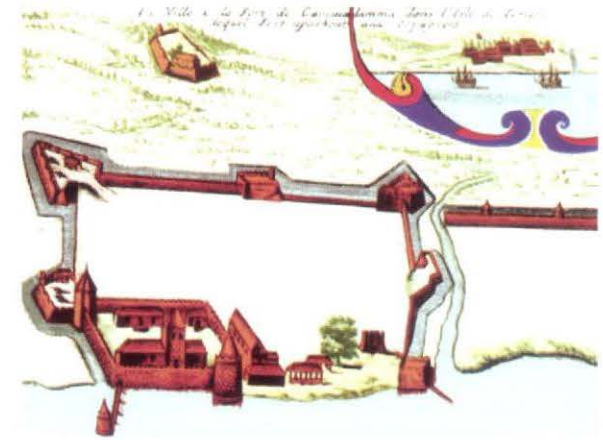




Benteng Santo Pedro E' Paulo

Benteng yang dibangun Portugis tahun 1532 ini oleh penduduk setempat disebut juga dengan nama Benteng Kota Janji, karena di benteng ini pernah terjadi perjanjian antara Portugis dan Sultan Baabullah dari Ternate. Pada tahun 1610, oleh penguasa Spanyol benteng ini dilengkapi dengan 6 pucuk meriam dan dihuni oleh 27 orang Spanyol, 20 orang Portugis, dan beberapa orang Filipina.

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



Benteng Santa Lucia atau Benteng Kalamata

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

Benteng Santa Lucia dibangun atas perintah Piyageta, seorang Portugis, pada tahun 1609. Pada tahun 1625 benteng ini pernah dikosongkan atas perintah dari Geen Huigen Schapenhan dan dilanjutkan oleh Gils van Zeist tahun 1627. Benteng yang sudah dikosongkan oleh orang Belanda ini, kemudian diduduki Spanyol hingga tahun 1663. Setelah Spanyol pergi, Belanda kembali menduduki Santa Lucia. Atas perintah Mayor van Lutnow pada tahun 1799 benteng ini diperbaiki. Lokasi benteng terletak di tepi laut, bahkan menjorok ke laut, sekitar 2 kilometer dari Kedaton Sultan Ternate.



Benteng Oranje

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

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

Pada masa pemerintahan Gubernur Jenderal van der Capellen di Batavia, Benteng Oranje dipakai untuk tempat pengasingan Sultan Mahmud Badaruddin II dari Palembang-Darussalam pada tahun 1822 hingga mangkat tahun 1852. Makamnya terletak di pemakaman Islam di sebelah barat Kelurahan Kalumpang, Kota Ternate.

Benteng Tolukko

Benteng ini dibangun atas perintah Francisco Serrão, seorang Portugis, pada tahun 1540. Nama lain benteng ini adalah Santo Lucas. Pada tahun 1610 benteng ini dikuasai Belanda dan direnovasi oleh Gubernur Pieter Both. Namanya diganti menjadi Benteng Hollandia. Pada tahun 1661 pemerintah VOC mengizinkan Sultan Mandarsyah untuk menempatnya bersama dengan 160 orang pasukan. Pada tahun 1692 namanya diganti menjadi Benteng Tolokko, sesuai dengan nama anak sultan yang berkuasa pada saat itu.

Lokasi benteng pada sebuah bukit batu, sekitar 3 km dari Kedaton Sultan Ternate. Karena letaknya di atas bukit, pemandangan ke arah kota Ternate dan laut sekitarnya tidak terhalang.



Benteng Tahula

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

Benteng Berneveldt

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



A historical painting depicting a Dutch colonial landscape. A large, leafy tree dominates the right side of the frame. In the background, a fort with a red-tiled roof and a white tower is visible. A person in traditional Dutch colonial attire is walking on a path in the foreground. The sky is bright and hazy.

JARINGAN PELAYARAN: TEMPATNYA SAUDAGAR DAN AGAMAWAN BERAKTIVITAS

*Elang terbang menembus awan,
Menukik tajam menyambar ikan.
Ada saudagar ada agamawan,
Satu kapal lain kegiatan.*

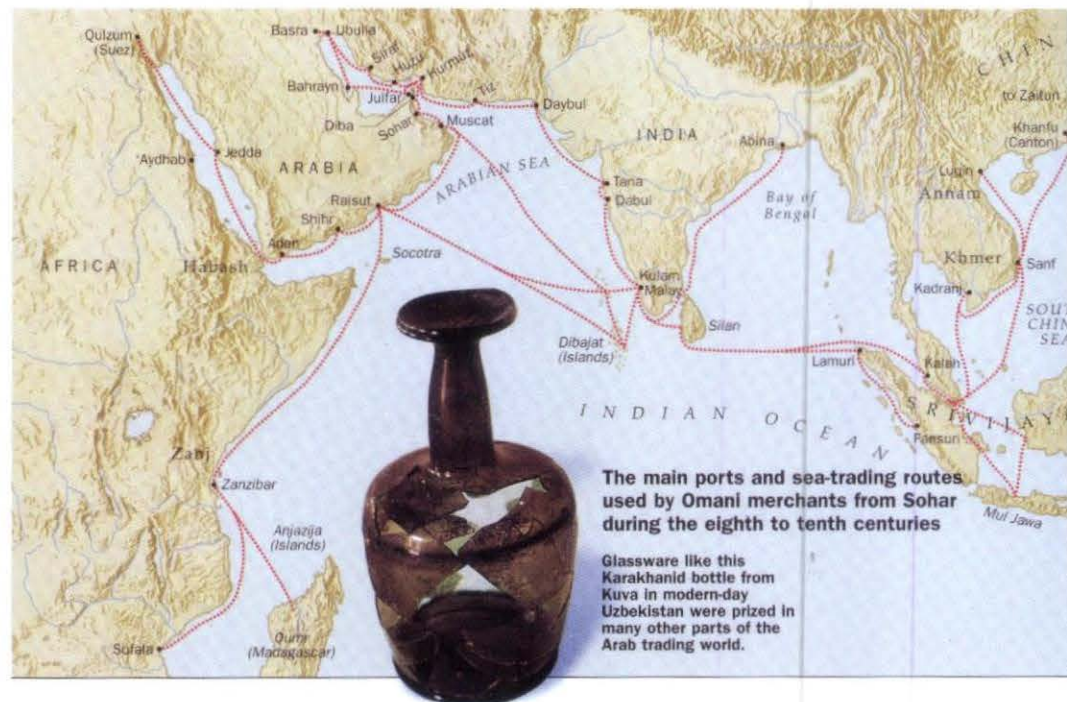
KETIKA PARA SAUDAGAR MEMBUKA JALUR PELAYARAN

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

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

Pada millenium pertama ini, bandar-bandar yang dikenal adalah Barus di pantai barat Sumatra. Kedah di pantai barat Semenanjung Tanah Melayu, Palembang di pantai timur Sumatra. Bandar-bandar ini dikenal sebagai tempat pemasaran barang komoditi yang sangat digemari pada saat itu. Sedikit diberitakan bahwa di bandar-bandar ini dijual juga rempah-rempah dan yang utama adalah lada. Lada dihasilkan di Sumatra Selatan dan Jawa bagian barat (Banten).

Data sejarah dan arkeologi menginformasikan pada kita bahwa para saudagar tersebut





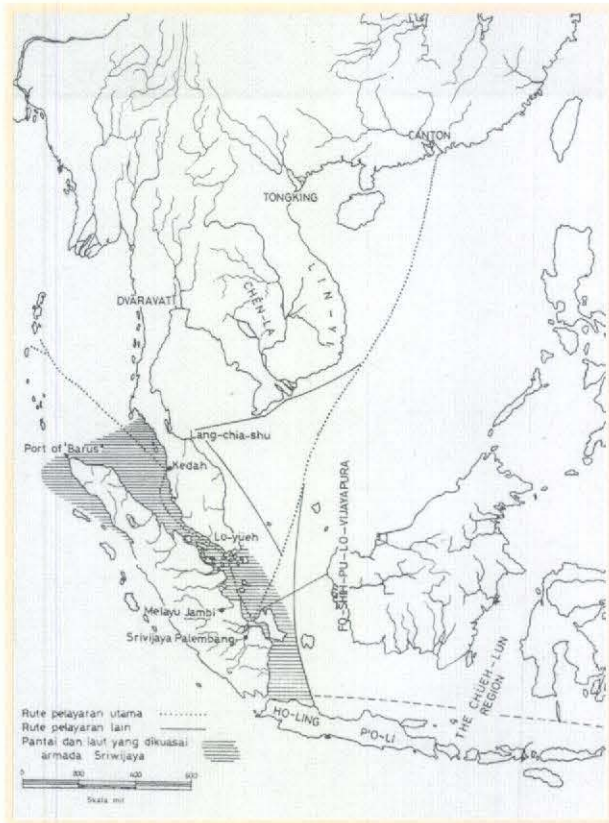
Sebaliknya para pedagang asing tersebut, seperti Tionghoa, dari negara asalnya juga telah membawa barang dagangnya seperti keramik Tiongkok, sutera dll untuk ditukar atau diperdagangkan dengan rempah-rempah yang berasal dari Nusantara. Ribuan benda keramik tersebut yang paling sering ditemukan pada runtutan kapal kuno yang karam di dasar laut perairan Indonesia.

Berkaitan dengan perdagangan rempah-rempah di Nusantara tersebut, diperkirakan terdapat 2 lokasi pemusatan penghasil rempah-rempah, yaitu bagian timur yang berpusat di Maluku yang menghasilkan cengkeh dan pala, dan bagian barat, yaitu Sumatra dan Jawa Barat yang menghasilkan lada. Dalam abad ke-15, memang tempat pengumpulan cengkeh terpusat di Maluku Utara, namun ketika VOC menguasai Maluku pada abad ke-17, lokasi tersebut berpindah ke Maluku Tengah. Sejak itu produksi cengkeh untuk pasaran Eropa hanya berasal dari Maluku Tengah, dan VOC adalah satu-satunya eksportir cengkeh untuk pasaran dunia.

Berbeda dengan cengkeh, pala agak terlambat memasuki perdagangan dunia. Baru pada abad ke-14 pala dan *fuli* (kulit dari biji pala) menjadi bagian yang penting dari perdagangan antarbenua. Sejak terbentuknya emporium Melaka, perdagangan pala dan *fuli* didominasi oleh para pedagang dari Jawa, Melayu dan dari Banda sendiri

Sejak abad ke-17 VOC juga telah menaruh perhatian pada pantai utara pulau Jawa yang menjadi bagian dari kerajaan Mataram (Pasisir), terutama karena kayu jati dan berasnya. Beras sangat diperlukan VOC untuk penduduk Batavia yang makin lama makin meningkat. Ekspor beras dari pesisir sejak abad ke-16 adalah Tegal, Demak, Jepara, Yuwana, dan Surabaya serta Pasuruan. Kota-kota pelabuhan itu sesungguhnya hanya penyalur dari beras yang diproduksi petani di pesisir. Sampai tahun 1676 para bupati memonopoli penjualan beras dari kota pelabuhan tersebut. Namun sejak abad ke-18 daerah pasisir itu dikuasai juga oleh VOC. Selain kayu dan beras, VOC juga memperkenalkan komoditi baru di sana seperti kopi.

BERDAGANG SAMBIL BERDAWAH



Salah satu komoditi perdagangan yang banyak dikonsumsi masyarakat pada millennium pertama Masehi adalah rempah-rempah (cengkeh, pala, dan lada). Cengkeh dan pala hanya dihasilkan dari Ternate dan Tidore. Demikian populernya komoditi ini, harumnya hingga "mendunia". Pada masa pemerintahan Dinasti T'ang di Tiongkok (abad ke-8--10 Masehi), Kaisar memerintahkan petinggi yang menghadapnya harus mengulum cengkeh.

Cara penyebarannya, ada yang diambil langsung ke Maluku/Ternate, dan ada pula yang bawa orang Ternate ke pasar.

Melalui perdagangan cengkeh dan rempah rempah ini terbentuk jaringan pelayaran dan perdagangan. Di kawasan Barat Nusantara terbentuk jaringan perdagangan dan pelayaran antara Kanton di Tiongkok Selatan ke Sriwijaya, ke Jawa, dan ke pantai timur Semenanjung Tanah Melayu. Dari Sriwijaya ada yang menuju kawasan timur Nusantara, dan ada yang ke India, Persia, dan Arab.

Sejalan dengan aktivitas perdagangan, dalam kapal-kapal niaga ikut pula para pendeta/bhiksu. Mereka menjalankan aktivitas penyebaran ajaran. Kala Sriwijaya ajaran yang menyebar adalah Buddha. Apalagi kota Sriwijaya sebagai pusat pengajaran dan penyebaran Buddha di Nusantara.

Sebuah kapal Asian Tenggara (Sriwijaya) yang sarat dengan barang niaga dari berbagai tempat, dan barang-barang agama tenggelam di perairan sebelah utara Cirebon. Barang-barang agama yang terdeteksi adalah dari Buddha dan Islam. Kapal niaga ini diduga berasal dari sekitar abad ke-10. ini merupakan bukti bahwa aktivitas niaga berbarengan dengan aktivitas penyebaran ajaran/agama.



Agama Islam diduga telah masuk ke Sriwijaya juga melalui jalur perdagangan. Sepucuk surat dari Maharaja Sriwijaya kepada Khalifah Umar ibn 'abd. Al-Aziz (717-720 Masehi) berisi tentang pemberian hadiah dan permohonan untuk mengirimkan mubaligh ke Sriwijaya. Bukti keberadaan saudagar Islam didapatkan di antara barang niaga pada kapal yang tenggelam di perairan Cirebon berupa sebuah cetakan yang bertulisan *asma'ul husna*.

Boleh jadi kawasan Sriwijaya yang telah dimukimi komunitas Islam terdapat di Barus, sebuah pelabuhan di pantai barat Sumatra Utara. Kota pelabuhan ini terbentuk karena perdagangan kapur barus yang juga merupakan komoditi penting kala itu, setelah rempah rempah dari kawasan timur Nusantara. Selain itu dari Barus juga dihasilkan kayu-kayuan harum yang banyak digemari oleh orang-orang dari Arab, Persia, dan India.

Meskipun kawasan penghasil rempah ada di Maluku, namun pasarnya terletak di barat Nusantara. Para saudagar dari berbagai bangsa kebanyakan datang ke kawasan barat Nusantara, paling jauh sampai ke Sumbawa, jalur perdagangan yang dapat ditelusuri dari tinggalan budaya India, hanya ditemukan sampai di Pulau Sumbawa. Lebih ke arah timur hingga kini belum pernah ditemukan.

KETIKA “NAMO BUDDHAYA” DIPERKENALKAN PADA PENDUDUK NUSANTARA

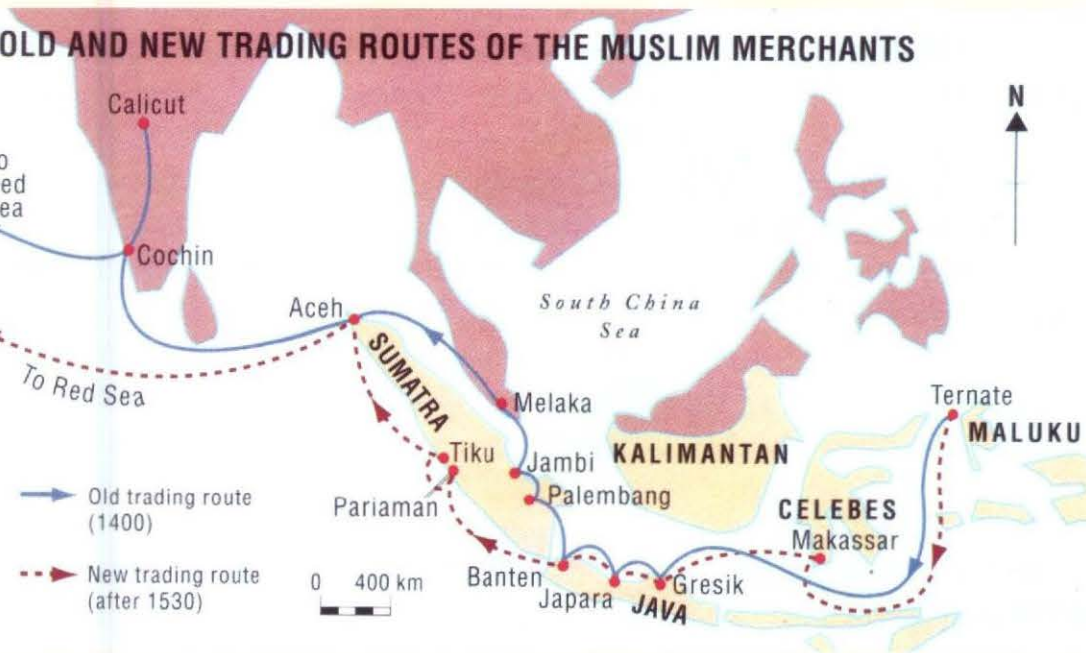
Ajaran Buddha masuk ke Nusantara bersamaan waktunya dengan masuknya ajaran Hindu-Waisnawa. Siar ajaran ini dibawa oleh para pendeta/bhiksu yang ikut dengan kapal-kapal niaga dalam perdagangan rempah-rempah, keberadaan ajaran ini dapat diketahui dari prasasti dan berita-berita Tionghoa, yaitu prasasti-prasasti dari Kutai dan Tarumanegara sekitar abad ke-4--6 Masehi. Berita-berita Tionghoa seperti yang ditulis oleh Fa-hien yang datang ke To-lo-mo (Taruma) pada abad ke-5 Masehi menceritakan sedikitnya bhiksu di To-lo-mo.

Bukti-bukti arkeologis yang menunjukkan keberadaan ajaran Buddha di Nusantara ditemukan di situs-situs Batujaya (Karawang, Jawa Barat), Batu Pait (Sanggau, Kalimantan Barat), Kota Bangun (Kutai Kertanegara, Kalimantan Timur), Sempaga (Sulawesi Barat), dan Wadu Pa'a (Bima Nusatenggara Barat). Pertanggalan dari situs-situs tersebut berkisar mulai abad ke-5--7 Masehi. Ini berarti ajaran Buddha telah ada di Nusantara jauh sebelum kelahiran Sriwijaya. Pada masa Sriwijaya di Sumatra dan Medang-Mataram di Jawa (abad ke-7--9 Masehi) ajaran tersebut telah berkembang di belahan barat Nusantara.

Hingga saat ini belum diketahui dengan pasti ajaran Buddha aliran mana yang dianut sebagian penduduk Nusantara. Akan tetapi, berdasarkan temuan *Votive tablet* dari Batujaya yang mirip dengan yang ditemukan di Thailand, serta arca-arca Buddha yang tidak menunjukkan sikap tangan pada pantheon Buddha, dapat diduga ajaran Buddha pada awalnya adalah Buddha Hinayana (Therawada).



KAPUR BARUS: HARUMNYA SAMPAI KE ARAB DAN PERSIA



Kepulauan Indonesia mempunyai posisi yang amat strategis. Tidak saja karena berada di antara dua benua, yaitu Asia dan Australia, tetapi juga karena kepulauan ini terletak di antara dua samudra, Pasifik dan Indonesia. Posisi ini membuat Kepulauan Indonesia menjadi tempat persilangan budaya dalam pergaulan antarbangsa di kawasan ini. Bahkan, di jaman purba kawasan ini menjadi daerah perambahan yang menantang manusia untuk menjelajahnya.

Bermula dari dayatarik rempah-rempah yang kualitas terbaiknya hanya ada di Nusantara. Hasil bumi ini sudah terkenal hingga ke mancanegara. Karena itulah sejak millenium pertama tarikh Masehi, bangsa-bangsa asing sudah datang ke Nusantara untuk mencari komoditi ini.



“Pintu gerbang” masuk ke Nusantara terletak di belahan barat, di suatu tempat di Pulau Sumatra. Dikatakan demikian karena saudagar yang mencari komoditi itu berasal dari daerah barat, seperti India, Persia, Arab, dan bahkan Eropa. Komoditi yang dicari pada kala itu bukan hanya rempah, tetapi hasil hutan seperti kapur barus, damar, kemenyan dan bahan wangi-wangian. Komoditi itu dihasilkan di hutan-hutan Sumatra, dan pelabuhan tempat memasarkannya adalah Barus. Perdagangan rempah dilakukan secara tidak langsung dan melalui jalan yang panjang.

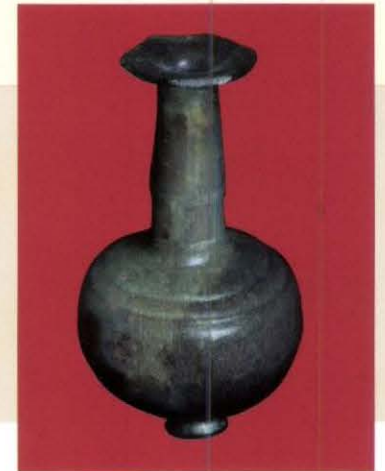
Pada millenium pertama tarikh Masehi, Barus merupakan pelabuhan yang ramai dikunjungi para saudagar dari berbagai bangsa. Berita-berita asing yang ditulis para saudagar dari Arab, India, Tiongkok, bahkan dari Asia Tengah dan Eropa menginformasikan keadaan Barus. Komoditi



perdagangan yang ada di Barus juga disebutkan terutama Kapur Barus. Para saudagar ini ada yang sekedar berdagang, dan ada pula yang tinggal. Sekelompok saudagar Tamil membangun organisasi perkumpulan pedagang. Organisasi ini tidak hanya ada di Barus, tetapi juga ada di beberapa lokasi pelabuhan di sekitar Samudra Indonesia, Teluk Benggala, dan Selat Melaka. Di tempat-tempat ini para saudagar Tamil membuat prasasti, seperti di Labu Tua (Barus) dan Banda Aceh.

Para saudagar Persia juga berperan dalam perdagangan Nusantara. Dari tempat asalnya mereka membawa barang-barang kaca ke pelabuhan-pelabuhan di belahan barat Nusantara dan Asia. Dari Nusantara mereka membawa hasil hutan. Keberadaan para saudagar Persia ini dapat ditengarai dari temuan arkeologis yang berupa barang-barang kaca dari Situs Barus, Kota Cina, Palembang, dan bahkan ditemukan dalam kargo kapal yang tenggelam di perairan Nusantara.

Ketika para saudagar Tamil dan Persia/Arab hadir di Nusantara, pelabuhan-pelabuhan yang tumbuh ada di Barus, Tikus (Pariaman), Aceh, Kota Cina (Medan), Jambi, Palembang, Pontianak, dan pantai utara Jawa (Sundakalapa, Jepara, Rembang, Lasem, Tuban, dan Gresik).



SAMUDRA PASAI: BANDAR NIAGA PENDAHULU ACEH

Kerajaan Samudra Pasai merupakan kerajaan Islam pertama di Nusantara. Kota pelabuhannya terkenal pada sekitar abad ke-13 Masehi adalah Pasai dan Pidie. Kedua pelabuhan ini merupakan pelabuhan antarbangsa, tempat mengekspor lada dan hasil-hasil hutan Sumatra. Saudagar-saudagar dari anak benua India yang berasal dari Gujarat, Benggala, dan Keling (Tamil) datang ke pelabuhan ini dengan membawa kain-kain mahal. Ada juga saudagar yang datang dari Pegu (Burma), Siam, dan Kedah (Malaysia).

Saudagar Persia datang membawa barang-barang kaca, karpet, dan hasil-hasil dari negaranya. Disamping itu mereka juga menyebarkan agama Islam. Nuansa Islam dari Persia yang dianut di Samudra cukup kental. Secara materi tampak dari seni kaligrafi pada nisan-nisan kubur Sultan Malik as-Saleh.

Hubungan perdagangan antara Pasai dan Jawa berlangsung pesat. Di Samudra Pasai para saudagar Jawa mendapat perlakuan khusus. Mereka dibebaskan dari kewajiban membayar bea cukai impor dan ekspor atas barang-barang dagangan yang mereka bawa. Jung-jung Jawa banyak ditemukan di bandar Samudra.

Tomé Pires melaporkan bahwa Pasai mengekspor lada 8.000 – 10.000 bahar tiap tahunnya. Di samping lada Samudra Pasai juga mengekspor sutra, kapur barus, dan emas yang didatangkan dari daerah pedalaman. Dengan saudagar Gujarat Sultan berjanji akan memasok sutra, dan dari saudagar Gujarat mendapatkan berbagai bahan dari Cambay.

Dengan kekaisaran Tiongkok, Samudra Pasai mengadakan hubungan dagang dan diplomatik. Ketika Tiongkok mengirimkan misi muhibah di bawah Chêng Ho, Samudra Pasai merupakan salah satu tempat yang disinggahi tahun 1403, 1405, 1414, dan 1430. Pada kunjungannya tahun 1405 Chêng Ho sebagai utusan Kaisar Ch'en Tsu menghadap Sultan Zain al-Abidin Malik al-Zahir.

Samudra Pasai yang mempunyai dua bandar antarbangsa mengeluarkan mata-uang emas yang dinamakan *dirham* atau *deureuham*. Matauang emas yang tertua di Asia Tenggara dikeluarkan pada masa Sultan Muhammad Malik al-Zahir (1297-1326).



ACEH: PELABUHAN AWAL DI UJUNG BARAT NUSANTARA



Salah satu tempat di Nusantara yang cukup lama dikenal di mancanegara adalah Aceh. Masuk akal kalau tempat ini dikenal karena merupakan gerbang masuk ke Nusantara. Data arkeologis yang sampai kepada kita, di Aceh pernah berkembang ajaran Buddha Mahayana. Dan di tempat itu pula pernah hadir komunitas saudagar Tamil yang tergabung dalam organisasi pedagang.

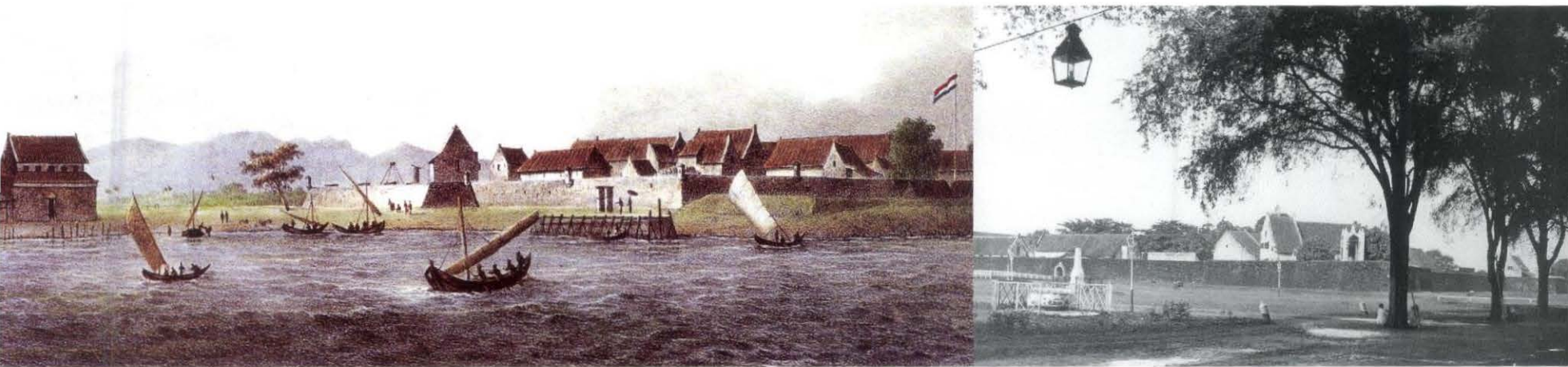
Dari sebuah hunian kecil yang menempati posisi strategis, Aceh lama kelamaan berkembang menjadi sebuah bandar penting dan sekaligus menjadi pusat pemerintahan. Letaknya di tepi sebuah sungai besar yang bermuara di "tanjung" yang menjorok ke Samudra Indonesia. Pada sekitar abad ke-17 penduduk kota sudah cukup padat dengan rumah tinggal berupa rumah panggung. Rumah ini didirikan pada tiang yang tinggi, sekitar 2 meter dari mukatanah.

Pusat pemerintahan yang berupa bangunan keraton terletak agak jauh ke darat, sekitar 4 km dari pantai. Di keraton ini tinggal sultan dengan keluarganya. Penguasaan pelabuhan dipercayakan pada seorang *Shahbandar*. Ia orang yang sangat disegani para pelaut dan saudagar. Kalau ada kapal yang hendak merapat, dengan menghunus keris yang bergagang emas, maka kapal itu tidak jadi merapat. Artinya, *Shahbandar* belum menghendakinya untuk merapat. Namun, apabila ada seorang dutabesar, maka sang *Shahbandar* segera membawanya ke Sultan. Dari pelabuhan dutabesar ini naik gajah milik Sultan.

Pelabuhan Aceh ramai dikunjungi saudagar dari Arab, Persia, dan India. Saudagar India kapalnya sarat dengan kain-kain brokat dan sutra. Kembalinya mereka membawa hasil bumi dan hasil hutan Sumatra. Kemenyan dan kapur barus didatangkan dari Singkel. Keadaan normal ini berjalan sampai kedatangan orang Portugis tahun 1496 dalam perjalanannya mencari rempah.



FORT ROTTERDAM: DARI BENTENG MELAYU KE BENTENG EROPA



Sebelum Perjanjian Bongaya, di sepanjang pantai barat Makassar mulai dari Barombong hingga Tallo banyak terdapat kubu pertahanan. Salah satu di antaranya Benteng Ujungpandang yang terletak di tengah kota Makassar. Benteng Ujungpandang –katakanlah benteng Melayu—dibuat dari bata. Banyaknya benteng di Makassar itu tidak lepas kaitannya dengan ambisi para penguasa Gowa-Tallo untuk memperluas wilayah kekuasaannya, serta persaingan Bandar Makassar dengan pihak *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* Belanda. Karena persaingan ini terjadi pertempuran besar yang pada akhirnya dimenangkan oleh Belanda.

Perang besar antara Kerajaan Gowa-Tallo melawan Belanda yang bersekutu dengan Ternate, Maluku, dan Buton berlangsung cukup lama. Belanda dibantu oleh pasukan Bugis. Perang berakhir pada tahun 1669 dengan kekalahan di pihak Gowa-Tallo. Benteng Gowa-Tallo yang terbesar kala itu, Somba Opu, berhasil dihancurkan. Benteng Makassar berhasil diluluh-lantakan. Dengan kekalahan ini Gowa-Tallo dipaksa untuk mematuhi perjanjian perdamaian dimana Bandar Makassar tertutup bagi saudagar asing, dan kegiatan pelayaran antarpulau dibatasi.

Lebih dari 3 tahun perang berakhir. Kini saatnya Belanda menata ulang bandar yang hancur itu. Lahan di bekas benteng Gowa-Tallo dibangun benteng baru yang lebih kokoh. Untuk mengingatkan kota kelahiran sang pemenang, Admiral Speelman, benteng baru tersebut dinamakan Fort Rotterdam.

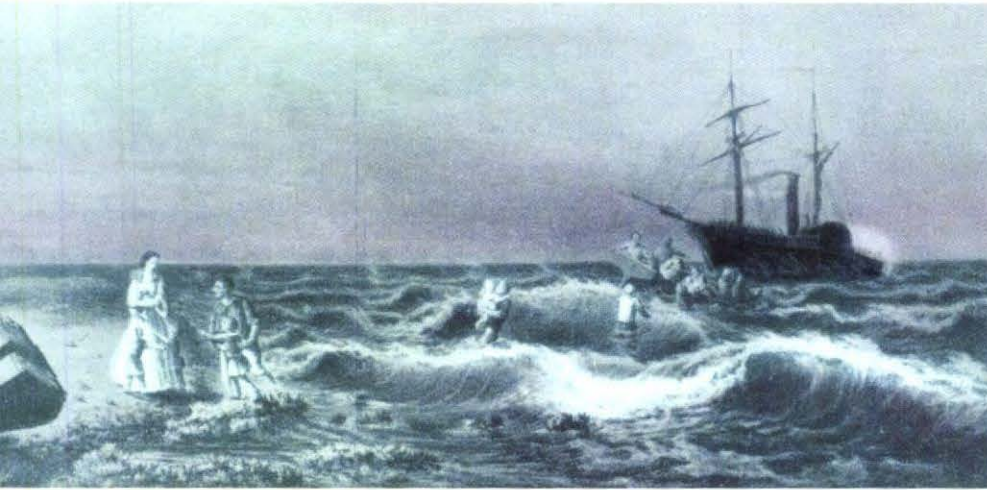
Sebagaimana layaknya benteng gaya Eropa, di dalam tembok benteng terdapat bangunan-bangunan gudang niaga, gudang senjata dan mesiu, asrama tentara, gedung untuk administrasi pemerintahan, dan tidak ketinggalan bangunan gereja. Di luar benteng, di sebelah utaranya terdapat permukiman baru. Jumlah penduduknya lebih sedikit jika dibandingkan dengan sebelum perang 1669.



PESAN-PESAN DARI DASAR LAUT

*Samudra luas tepinya indah
Semangat bahari menentang maut
Pabila nafsu menguasai kaidah
Habis sudah kekayaan laut*

MUSIBAH DI LAUT: TERDAMPAR KARENA BADAI TROPIS



Setangguh apapun sebuah kapal dalam menerjang badai atau bencana lain di laut, kapal tersebut pada akhirnya akan tenggelam juga. Ada empat faktor utama yang menjadi penyebab sebuah kapal dapat tenggelam atau kandas, yaitu, penguasaan geografi kelautan, cuaca (penguasaan pengetahuan meteorologi), peperangan, dan kelalaian manusia (*human error*). Keempat faktor ini merupakan penyebab umum sebuah kapal dapat tenggelam atau kandas di perairan yang biasa terjadi di seluruh dunia sejak mulai dikenalnya transportasi air hingga kini.

Perairan Asia Tenggara, khususnya perairan Nusantara, sejak awal abad pertama tarikh Masehi telah ramai dilalui dan dikunjungi kapal-kapal niaga dari berbagai penjuru dunia. Mulai permulaan abad ke-16, sejalan dengan berkembang-

nya ilmu pengetahuan kelautan dan majunya teknologi perkapalan, datang ke perairan Asia Tenggara kapal-kapal dari Eropa.

Sejalan dengan kemajuan teknologi pembangunan kapal, dikembangkan pula ketrampilan navigasi disertai pengetahuan geografi untuk mengenal lokasi yang dikunjungi; hidrografi untuk mengetahui arus laut di sebuah perairan pada waktu tertentu dan alur pelayaran yang aman; meteorologi untuk mempelajari gerak angin yang dapat dimanfaatkan; serta astronomi untuk memahami peredaran bulan dan bintang yang dapat menjadi pegangan dalam menentukan arah angin.

Perairan Nusantara tampaknya merupakan sebuah perairan yang tenang, jauh dari ombak besar dan badai karena merupakan perairan antar pulau. Namun pada perairan yang tampak tenang itu, tersembunyi bahaya yang tidak diduga oleh pelaut manapun. Badai muson yang sewaktu-waktu datang, batu karang di laut, serta gosong-gosong pasir di perairan dangkal merupakan bahaya yang sewaktu-waktu dapat menimbulkan bencana. Apalagi pada kala itu pengetahuan geografi kelautan dan belum adanya peta laut, dapat menambah daftar inventaris kapal yang karam dan akhirnya tenggelam beserta muatannya.

Di Nusantara pada masa lampau, pelaut yang dianggap handal oleh orang Barat adalah pelaut Melayu. Melalui pengetahuan kelautan bangsa Melayu inilah, para pelaut bangsa Eropa (Portugis) membuat peta laut Nusantara. Para pelaut Melayu yang mengetahui secara tepat gosong-gosong pantai di sepanjang pantai timur Sumatra.



TAMPAKNYA SEDERHANA, TETAPI SESUNGGUHNYA RUMIT: TRANSPORTASI SARANA PENYATU NUSANTARA



Sejak awal tarikh masehi, perairan Nusantara ramai dilayari kapal-kapal dari berbagai bangsa dengan teknologi pembuatannya juga berbeda. Kapal-kapal yang melayari perairan Nusantara sebagian besar menggunakan *teknologi tradisi Asia Tenggara* dengan teknik penyambungan “papan ikat dan kupingan pengikat”.

Perahu yang dibuat dengan *teknologi tradisi Asia Tenggara* mempunyai ciri-ciri khas, antara lain lambungnya berbentuk V sehingga bagian lunasnya *berlinggi*, haluan dan buritan lazimnya berbentuk simetris, tidak ada sekat-sekat kedap air di bagian lambungnya, dalam seluruh proses pembangunannya sama sekali tidak menggunakan paku besi, dan kemudi berganda di bagian kiri dan kanan buritan.



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

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



ALAT TUKAR YANG RAPUH



Keramik menjadi primadona dan alat tukar yang sah di masa dinasti Song. Saat itu yang logam perunggu Tiongkok yang amat diminati pedagang asing dilarang keluar dari negerinya. Pelarangan ini kemudian menjadikan keramik sebagai alternatif alat tukar. Tahun 1086 – 1094, keramik sudah menjadi komoditi ekspor andalan, sehingga tak ada lagi ruang dalam kapal perdagangan yang tak terisi keramik.

Hasil temuan keramik kuno di Indonesia menunjukkan bahwa benda-benda tersebut berasal dari berbagai negara, seperti Tiongkok, Thailand, Kamboja, Vietnam, Jepang, Timur Tengah, dan Eropa. Ditilik dari usia dan banyaknya keramik yang ditemukan hingga saat ini, maka keramik asal Tiongkok menempati urutan teratas. Keramik tertua ditemukan berasal dari masa dinasti Han (208 Sebelum Masehi – 220 Masehi), sedangkan yang termuda dari dinasti Qing (1644 – 1911).

Keramik merupakan salah satu benda yang diproduksi manusia di masa lalu untuk memenuhi salah satu kebutuhannya. Benda tersebut telah mengalami proses yang panjang mulai dari pembuatannya, pemakaiannya, hingga saat tak berperan lagi, yaitu ketika benda-benda tersebut terbenam dalam air atau terpendam dalam tanah, sampai kemudian ditemukan oleh masyarakat di masa sekarang ini.



Situs bawah air Indonesia berhasil mengangkat ribuan keramik dalam berbagai bentuk dan zaman. Pada tahun 1986, dua puluh ribu keramik utuh berhasil ditemukan dari kapal *De Geldermalsen*, sementara pada tahun 1999 dari kapal *Tek Sing* dapat dihimpun sejumlah 380.000 keramik utuh.

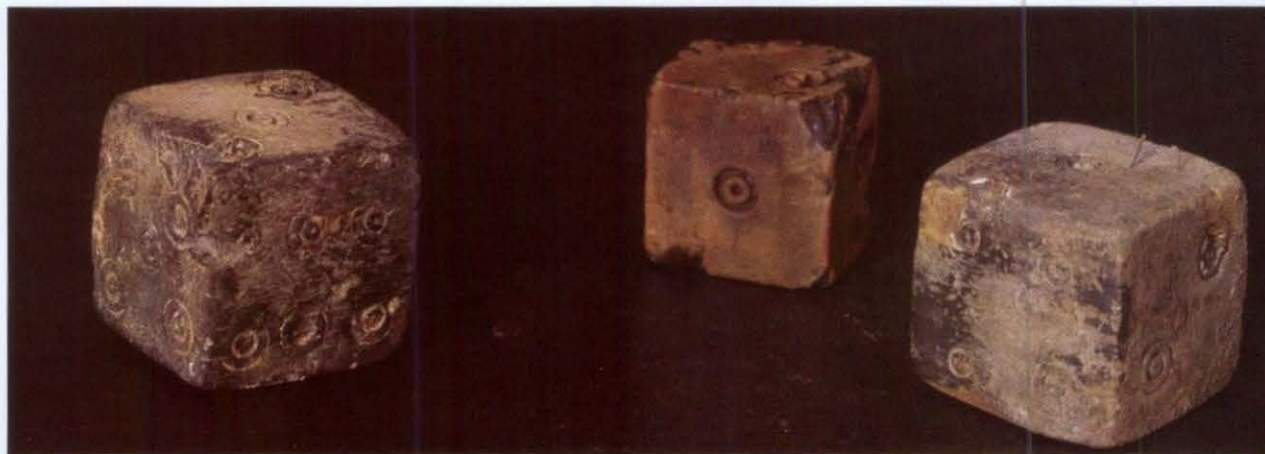
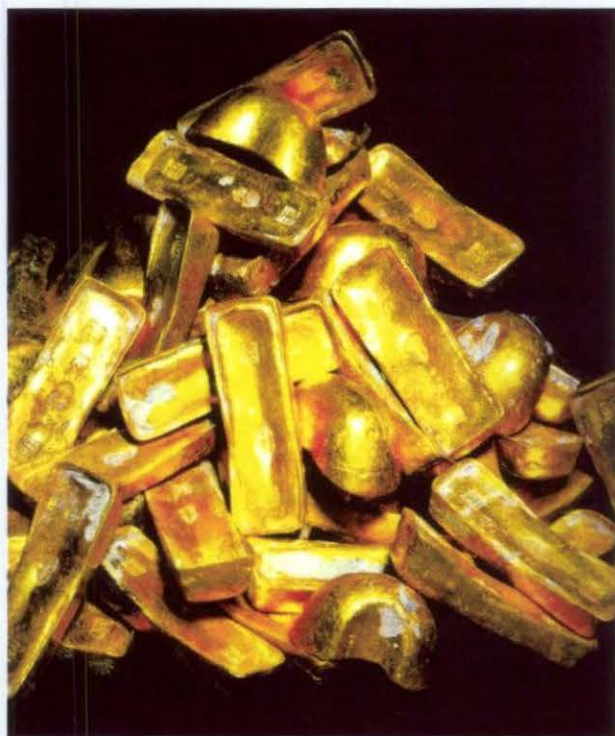
Penemuan keramik dari situs yang lain tak kalah menggemparkan. Dari pulau Buaya, di Kepulauan Riau, ditemukan 30.000 keramik yang diperkirakan dari abad ke-10-13. Selain itu, ditemukan pula sekitar 500 keramik bertarikh sama di Kepulauan Seribu. Tahun 1993 dari perairan Tuban ditemukan keramik yang memiliki persamaan dengan keramik di Situs Trowulan, bekas kota Kerajaan Majapahit.

Pada tahun 1997, dari situs Selat Gelasa, Kepulauan Bangka, dihasilkan temuan sebanyak 30.000 tembikar yang berasal dari dinasti Qing. Sementara itu, di tahun yang sama beberapa ribu keramik Tiongkok dan Thailand dari abad ke-10-13 ditemukan pula di situs Lansui, dekat perairan Laut Jawa. Pada tahun 1998, di perairan Belanakan, Subang, Jawa Barat, ditemukan sekitar 10.000 keramik utuh asal Thailand dan Vietnam bertarikh sekitar abad ke-14-15. Dua tahun lalu, sebanyak 30.000 keramik utuh dari masa dinasti Yuan diangkat dari Karang Cina, di Perairan Riau. Beberapa puluh keramik halus buatan Tiongkok dari dinasti Qing juga diambil dari Karang Helloputan – Kepulauan Riau, setahun yang silam.

DARI SENJATA HINGGA BINATANG PELIHARAAN

Menurut hasil kajian survei para ahli BMKT (Benda Berharga asal Muatan Kapal Tenggelam) khusus kapal VOC, ada beberapa kategori temuan yang dapat diklasifikasi. Di antaranya, kapal itu sendiri, kargo (muatan kapal), barang milik penumpang, barang milik Anak Buah Kapal (ABK), barang pertahanan (senjata), barang lingkungan (hewan peliharaan), dan barang perlengkapan kapal seperti kemudi, teropong, dan sebagainya.

Hasil pengangkatan Tim Survei Pengawas Panitia Nasional pada tahun 1989 di Pulau Buaya — Kepulauan Riau, ditemukan beberapa benda seperti dadu dari kayu, botol kaca, manik-manik, anglo tanah liat, *pipisan berikut gandik*, mata uang logam, gelang logam, dan lempengan-lempengan logam lainnya.





Sementara itu di perairan Belitung Propinsi Bangka—Belitung, ditemukan lempengan timah hitam (*ingot*) dan potongan runtuh kapal yang terbuat dari logam. Di perairan situs Batu Hitam, tim survei menemukan sejumlah wadah yang terbuat dari emas, dan campuran antara emas dan perak. Dari situs di Kepulauan Karimun Jawa juga diperoleh peninggalan-peninggalan yang terbuat dari logam dan besi.

Beragam benda muatan kapal masal silam itu, setelah tenggelam selama berabad-abad, nilai komersialnya semakin meningkat. Sesungguhnya, selain memiliki nilai komersial benda-benda itu juga memiliki nilai yang lebih penting, nilai sejarah dan budaya. Seringkali benda berharga dalam kapal karam, dianggap sebagai harta karun tak bertuan. Padahal semua benda dalam kapal, maupun kapalnya, yang karam di perairan Indonesia, adalah benda cagar budaya milik bangsa Indonesia.



An underwater photograph showing a large, rectangular metal framework, possibly a shipwreck or a diving platform, heavily covered in green and brown coral and marine life. The structure is set against a deep blue background. Several small, striped fish are visible swimming around the structure. The lighting is somewhat dim, creating a mysterious atmosphere.

AKTIVITAS PELESTARIAN PENINGGALAN BAWAH AIR

*Nelayan Muncar mencari teri,
Teri dipepes untuk makanan.
Bawah air simpan misteri,
Wajib dikaji tuk pengetahuan*

DUA SURVEI DI MUSIM BARAT

Pantai Utara Pulau Jawa (Oktober 2001)

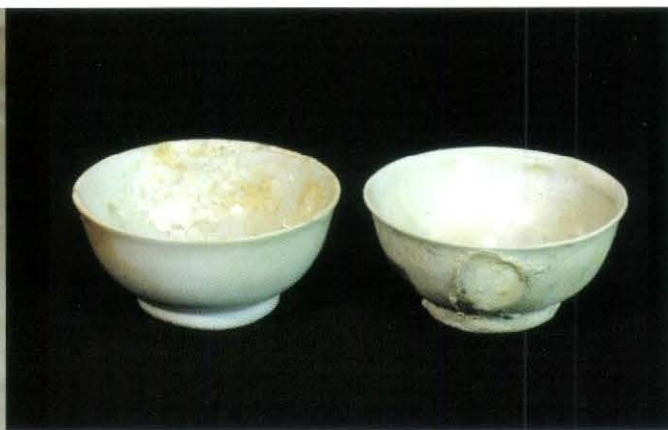
Lokasi survei berada di sekitar pulau Kembar, di perairan Kepulauan Karimun Jawa, Kabupaten Jepara. Situs ini berada di area Taman Nasional Karimun. Tim Survei Pengawas Panitia Nasional terdiri dari Pusat Survei dan Pemetaan TNI, Direktorat Purbakala, dan Badan Riset Kelautan dan Perikanan, melakukan survei dengan dibantu dan dipandu oleh nelayan untuk mencapai lokasi.

Kegiatan survei ini dilakukan dalam dua tahap, hal ini disebabkan kurang lengkapnya serta rusaknya beberapa peralatan survei dari kapal pertama BO.008. Tahap kedua menggunakan kapal khusus untuk survei KM Mantis dengan perlengkapan yang cukup memadai. Akan tetapi datangnya Musim Barat lebih awal, membuat sulit untuk menentukan pusat situs yang diduga sebagai lokasi Benda Berharga asal Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) secara tepat, sampai akhirnya survei terpaksa dihentikan sementara.

Area lokasi yang disurvei seluas 800 meter², dengan hasil temuan berupa sebaran keramik dari berbagai bentuk seperti cecuk, guci, mangkuk, piring, dan lain-lain. Sebagian dalam keadaan utuh, namun banyak pula yang sudah retak atau berbentuk pecahan. Temuan lainnya adalah besi bulat dan logam kuningan berbentuk "U" yang diperkirakan berfungsi sebagai pegangan peti.

Sayangnya, di lokasi ini tidak ditemukan sisa-sisa temuan yang menunjukkan indikasi keberadaan kapal. Selain itu, hasil survei juga menunjukkan jejak-jejak bahwa di lokasi ini pernah dilakukan penggalian dan pengangkatan BMKT oleh pihak-pihak tertentu di masa lalu.





KISAH PEMBURU DAN PENYELAMAT



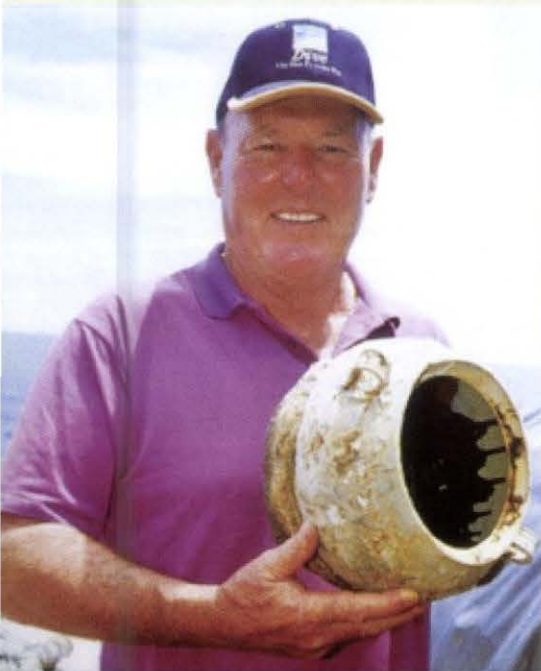
Dalam sejarah arkeologi bawah air Indonesia, nama Berger Michael Hatcher tak dapat dilupakan. Dialah orang yang telah mengambil begitu banyak tinggalan arkeologi dasar laut Indonesia secara ilegal. Ia menjadi milyarder setelah mengeruk harta kekayaan negara kita.

Warga negara Australia kelahiran Inggris tahun 1940 ini memulai kariernya sebagai pelaut pada tahun 1966. Setelah itu perlahan-lahan ia mulai memasuki dunia perburuan harta karun. Namanya menjadi populer setelah berhasil mengangkat muatan kapal *De Geldermalsen* yang karam di sekitar perairan Riau. Hatcher menemukan 225 batang emas dan 160 ribu potong keramik. Saat dilakukan pelelangan oleh Balai Lelang Christie di Amsterdam pada tahun 1986, hasil "jarahan" Hatcher bernilai US\$ 16 juta!

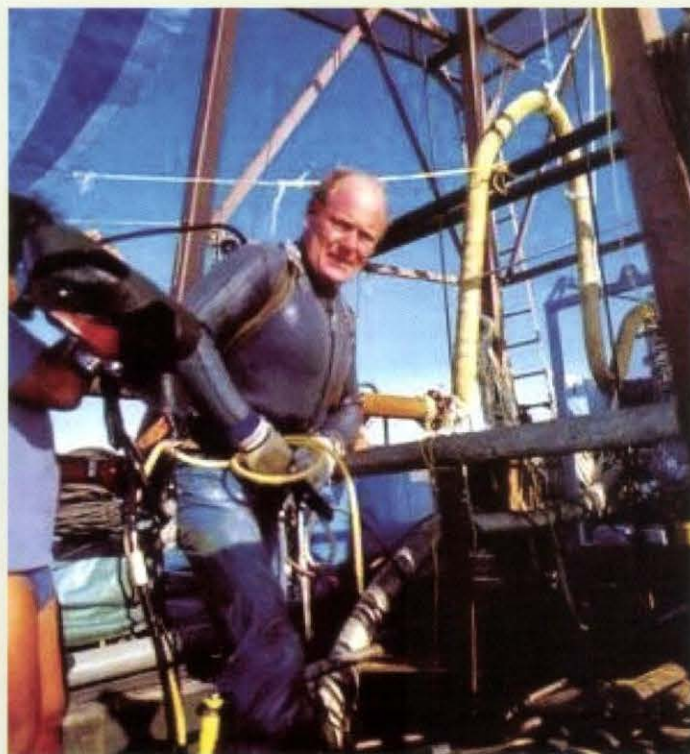
Nama Hatcher kembali santer disebut-sebut, saat 43 kontainer yang berisi 300 ribu benda-benda antik asal perairan Indonesia gagal diselundupkan ke Australia. Hasil buruan dari kapal *Tek Sing* ini kemudian diboyong ke Jerman dan dilelang di sana pada akhir tahun 2000 lalu.

Peristiwa itu membuatnya masuk daftar hitam Indonesia, tapi nyatanya berkali-kali pula ia berhasil masuk kembali ke wilayah perairan Indonesia untuk berburu harta karun. Salah satunya dengan berkedok sebagai tenaga ahli dari sebuah perusahaan nasional yang mendapat izin resmi melakukan perburuan harta karun.

Petualangan Michael Hatcher itu telah membawa korban seorang spesialis arkeologi bawah air Indonesia yang bernama Santoso Pribadi. Pada tanggal 25 Agustus 1986, ia hilang saat bertugas meneliti data dan menyelamatkan temuan arkeologi yang tersisa dari penjarahan Hatcher. Saat itu, Santoso beserta dua rekannya melakukan penyelaman *rescue achaeology* pada kedalaman 20 meter. Akan tetapi tatkala waktu penyelaman telah usai, ia tak muncul kembali. Santoso barangkali menjadi korban ganasnya Laut Tiongkok Selatan, namun mungkin juga ia menjadi korban ketidaksukaan orang yang merasa terusik perbuatannya, sebagaimana yang disinyalir oleh sebagian orang.



Michael Hatcher memperlihatkan keramik yang baru diangkat dari kapal Tek Sing, 1999



ADAKAH BUDAYA DALAM BISNIS ?

Ratusan kapal kuno yang karam di perairan Indonesia, dengan dugaan ratusan ribu, bahkan mungkin jutaan keping muatan yang nilainya bisa mencapai trilyunan rupiah itu, memang sangat menggiurkan dalam hitungan komersial. Sejak suksesnya pengangkatan muatan kapal karam *De Geldermalsen* oleh si pemburu harta bawah laut Berger Michael Hatcher tahun 1985 di perairan Riau, puluhan pengusaha mulai mengajukan izin eksplorasi dan pemanfaatan harta karun tersebut. Hingga kini lebih dari 20-an perusahaan swasta telah mengantongi izin berburu harta kapal karam itu, dan sebagian di antaranya telah sukses dengan usahanya.

Selain dengan gaya bisnis pelelangan harta, nilai komersial memang selalu yang terangkat paling dulu ke atas permukaan. Nilai jual sebuah barang, adalah ukuran kualitasnya. Lantas, bagaimana dengan nilai sejarahnya, dan apa manfaat kulturalnya.

Selain harga jual di balai lelang, setiap keping muatan dalam kapal tenggelam tentu juga punya nilai sejarah-budaya. Tidakkah kita ingin memiliki bukti-bukti teknologi perkapalan masa lalu. Mengetahui bagaimana perdagangan berlangsung di abad ke-17. Apa saja barang-barang yang diperdagangkan. Semuanya, akan menjadi pelengkap berharga dalam sejarah bahari kita, yang sering dikatakan memiliki catatan yang gilang-gemilang.

Menjaga prosedur survei dan pengangkatan, agar penelitian arkeologis temuan kapal karam tetap menjadi perhatian utama, memang perlu terus-menerus diupayakan. Sehingga nantinya, tinggalan arkeologis bawah air dapat digunakan sebagai jembatan untuk mencapai pemahaman yang lebih baik dalam hubungan antarbangsa dan antarbudaya.

Sekeping muatan kapal karam, bisa jadi merupakan penentu perjalanan sejarah-budaya bangsa. Mewariskan kandungan budayanya, mungkin berharga bagi anak-cucu kita nanti, daripada setumpuk harta berusia pendek.

Mafia Harta Karun Terbongkar

Pengangkatan Harta Karun Perhatikan Ekologi dan Arkeologi

Jakarta, Kompas
Menko Polkar
gaskan
nanfa-

200 Triliun

Meski telah ada peraturan
tentang tata cara pengangkatan
dan pemanfaatan benda ber-
harga, namun pengambilan se-
cara ilegal masih saja ter-

kualitas, keunik-
kat kelan-
ters-

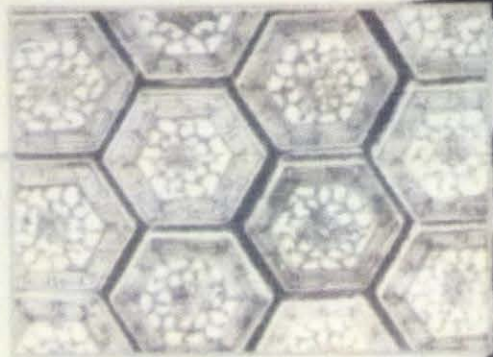


Asing kerap lakukan eksploitasi

Pemburu harta karun cari jaminan hukum

Memburu harta karun sampai ke dasar la

ga pengusaha
ni bisnis per-
Mereka awal



JEJAK PENINGGALAN DINASTI YUAN SELAT KARIMATA (Mei 2001)

Tim survei Pengawas Panitia Nasional yang terdiri dari Pusat Survei dan Pemetaan TNI, Direktorat Purbakala, dan Badan Riset Kelautan dan Perikanan, melakukan kegiatan survei di Selat Karimata (Mei 2001) dengan menggunakan kapal *Kalpindo* berbobot 280 ton, dengan kelengkapan survei dan perlengkapan penyelaman yang memadai.

Survei ini mengikutsertakan nelayan sebagai pemandu ke lokasi situs untuk kemudian menentukan titik koordinatnya. Penyelamannya sendiri dilakukan pada kedalaman 20 sampai 24 meter dengan menggunakan kelengkapan peralatan survei bawah air. Hasil temuan dalam penyelaman ini adalah keramik yang menunjukkan jejak-jejak Barang Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) dari dinasti Yuan akhir.

Kondisi kapal temuannya sendiri dalam keadaan rusak, beruntung dapat ditemukan keramik dalam kondisi utuh. Keramik tersebut berbentuk mangkuk dan buli-buli kecil, serta piring dalam berbagai ukuran. Beberapa percontoh keramik utuh dan keramik pecahan diangkat sebagai bahan kajian lebih lanjut guna mengidentifikasi seberapa besar potensi arkeologis yang dimiliki situs ini.

Pengangkatan barang-barang temuan tersebut ditempatkan dalam tas jaring (*goody bag*). Dalam kegiatan ini dilakukan identifikasi dan inventarisasi benda untuk mengetahui jumlah, jenis, dan kondisi temuan yang ada di dalam kapal. Selain itu dilakukan pula pendokumentasian berupa foto-foto benda temuan di bawah air maupun di permukaan air.

Dari survei tersebut dapat diidentifikasi bahwa di lokasi itu sebelumnya pernah ada kegiatan yang dilakukan oleh pihak lain. Hal itu dapat diketahui dari adanya lubang-lubang bekas galian di beberapa titik pada lokasi situs tersebut.



WARISAN BUDAYA MASA LALU YANG TERLUPAKAN DI INDRAMAYU



Suatu saat di tahun 1991, ketika Wastirah dan Tamirah sedang menggarap lahannya, tanpa sengaja penduduk desa Lombang itu menemukan sebuah perahu kuno di dalam tanah pada kedalaman 1,40 meter. Letaknya hanya 300 meter dari THR Tirtamaya, dan hanya berjarak 25 km dari kota Indramayu. Mendadak tempat tersebut ketika itu juga menjadi terkenal. Media massa berduyun-duyun datang dan memberitakan penemuan yang mengejutkan tersebut.

Upaya untuk menyelamatkan temuan penting itu segera dilakukan oleh Kantor Suaka Peninggalan Sejarah dan Purbakala Provinsi Jawa Barat, DKI Jakarta, dan Lampung, bersama-sama dengan Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Jakarta dan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Kabupaten Indramayu melalui penggalian arkeologi yang sistematis (ekskavasi). Dibutuhkan waktu sekitar 1 bulan diakhir tahun 1991 untuk memunculkan kembali sebuah perahu kuno yang berukuran panjang 11.50 meter, lebar 3 meter dan tinggi sekitar 1.50 cm setelah ratusan tahun terkubur dalam tanah.

Selain perahu, selama kegiatan ekskavasi berlangsung, masih ditemukan benda-benda lain seperti pecahan piring porselin buatan Eropa (abad ke-19--20), pecahan keramik tanah liat dalam jumlah cukup banyak, pecahan bata, batu, tulang hewan, tempurung kelapa dan moluska. Sementara itu dari hasil survei permukaan tanah di lahan sekitarnya masih ditemukan berbagai bentuk pecahan piring dan mangkuk porselin yang berasal dari Eropa, dan juga dari Tiongkok masa pemerintahan dinasti Ming (abad ke-17-19).

Perahu kuno dan temuan-temuan lain merupakan bukti dari aktivitas kebaharian masyarakat masa lalu, khususnya di Indramayu. Perahu kuno Indramayu ini adalah perahu kuno pertama yang ditemukan di Indonesia dalam keadaan relatif utuh. Di dalam temuan ini terkandung beragam aspek pengetahuan yang bermanfaat dalam mengungkapkan kehidupan masyarakat masa lalu.



Ketidakpahaman masyarakat mengenai nilai penting yang terkandung dalam temuan ini, mengakibatkan kecilnya kepedulian masyarakat terhadapnya. Penemuan yang menghebohkan 20 tahun yang lalu itu seolah-olah sirna, dan saat ini nyaris terlupakan.

Nah, kalau bukan kita yang menjaga dan melestarikan, serta mempelajari dan mengungkapkannya, lalu siapa?

INDRAMAYU DI MASA LALU

Temuan perahu kuno dalam keadaan relatif utuh di Situs Lombang, Juntinyuat Kabupaten Indramayu tahun 1991, merupakan untuk pertama kalinya ditemukan di Indonesia.

Secara tipologis temuan perahu di Situs Lombang masih menunjukkan sifat kekunoannya. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, perahu ini dianggap sebagai perahu tradisional kuno yang masih menggunakan pasak dan ijuk.

Sejarah membuktikan bahwa pelayaran antarpulau di Nusantara ini pada masa lampau didominasi oleh angkutan pelayaran dengan menggunakan perahu. Pada saat itu, perahu dianggap memegang peranan penting dalam kehidupan manusia sebagai alat transportasi dan perdagangan.

Dalam lingkup yang lebih lebih luas, baik secara regional maupun internasional perahu-perahu arkaik yang pernah ditemukan *in situ* telah diklasifikasi berdasarkan bentuk, struktur dan konstruksinya. Menurut P.Y .Manguin (1980, 1987, dan 1989) perahu tersebut terdiri dari 3 jenis, yaitu (1) perahu yang berciri 'tradisi Asia tenggara', (2) perahu yang berciri 'tradisi Tiongkok' dan (3) perahu yang dikelompokkan ke dalam 'tradisi laut Tiongkok Selatan.

Kota Indramayu dibelah oleh Sungai Cimanuk yang tergolong sungai besar di Jawa Barat. Latar belakang sejarah Indramayu sangat terkait erat dengan muara Cimanuk sebagai situs pelabuhan yang pernah dikenal sejak abad ke-15 dan 16. Sebagai kota pelabuhan, Indramayu mempunyai peranan penting di masa lalu, terbukti dengan pemberitaan Tomè Pires (1513-1515) yang pernah berkunjung ke pelabuhan *Cheamo* atau Cimanuk. Lebih lanjut diberitakan oleh Tomè Pires bahwa Cimanuk merupakan bandar kerajaan Sunda yang paling timur, sekaligus sebagai batas kerajaan. Namun walaupun dikatakan sebagai Bandar yang besar dan ramai, tetapi kapal dikatakan tidak dapat merapat.

Selain Pires, dinyatakan juga oleh Veth bahwa Cimanuk merupakan salah satu pelabuhan di pesisir utara Jawa yang sudah dikenal sejak masa Kerajaan Sunda, dan kemudian lebih berkembang setelah kedatangan para pedagang Muslim. Mereka itu antara lain berasal dari Arab, Parsia, India, Campa dan juga dari Tiongkok.



BANGKIT DAN MAJULAH BANGSA BAHARI !

*Berenang tenang ikan pari
Tapi awas ekornya berduri
Bangsa Indonesia bangsa bahari,
Deklarasi Juanda satukan negri.*







Menegaskan Kekuatan Kebersamaan

Satu Abad Kebangkitan Nasional

Lebih dari seabad sudah kesadaran nasionalisme didengungkan. Merdeka dari segala bentuk penjajahan, mengejar ketertinggalan, dan lepas dari keterbelakangan menjadi sikap dan penyemangat untuk bangkit.

Kebangkitan Nasional sejak berdirinya Boedi Oetomo 20 Mei 1908, yang menjadi momentum bangkitnya manusia Indonesia, budaya bangsa, dan cita-cita meraih kehidupan yang lebih baik di masa mendatang.

Kebangkitan Nasional seakan menjadi pelepas dahaga, ketika kita haus sikap kebersamaan menghadapi segala tantangan yang makin berat di masa mendatang sebagai sebuah bangsa.

Kepentingan kelompok dan golongan yang membebani bangsa ini, harus ditanggalkan jika kita sepakat “bhinneka tunggal ika” tak sekadar penghias kaki Sang Garuda.

Inilah waktunya membuka kesadaran yang sudah lama tersimpan, dan muncul dalam keremangan. Kenyataannya, kesadaran berbangsa harus dibangkitkan kembali. Kini, 100 tahun Hari Kebangkitan Nasional menjadi waktu yang tepat untuk kilas balik dan perenungan terhadap perjalanan bangsa selama ini serta menegaskan kembali arah negara ini. Tinggal landas pun bukan lagi sebagai angin lalu.

KEKAYAAN LAUT INDONESIA

Bijak Memanfaatkan Potensi Laut



Kekayaan Laut Indonesia

Bangsa Indonesia hidup dalam lingkungan laut dan dikaruniai sumberdaya laut yang tidak ada duanya di bumi ini. Luas laut yang mencapai dua pertiga luas wilayah Republik Indonesia merupakan kenyataan geografis yang menunjukkan Indonesia adalah bangsa maritim atau bangsa bahari. laut, potensi kekayaan alamnya beraneka ragam. Ribuan jenis ikan, kerang, terumbu karang, hutan

mangrove di pesisir, minyak dan gas, serta sumber mineral lainnya, terkandung di dalamnya. Demikian pula panorama indah di berbagai dasar laut, menjadi wisata bahari yang sangat menjanjikan.

Laut Indonesia mengitari sekitar 17.504 pulau dengan garis pantai terpanjang di dunia sepanjang 81 ribu km. Laut Indonesia ini terbesar di kawasan ASEAN yang memiliki potensi bahari besar karena keunikan dan kelangkaan, serta kandungan sumberdaya alamnya. Kini, pemerintah tengah melakukan berbagai langkah untuk mengatasi *illegal fishing* (pencurian ikan) di wilayah perairan Indonesia, serta menegaskan regulasi eksploitasi pertambangan di laut.

Laut adalah karunia Tuhan yang harus dilindungi, dipelihara dan dilestarikan lingkungannya. Laut Nusantara merupakan ruang dan wadah kesatuan dan persatuan bangsa yang harus dibela dan dipertahankan keutuhannya, dan dimanfaatkan potensinya demi kesejahteraan seluruh masyarakat Indonesia. Disinilah di Indonesia, salah satu tujuan wisata bahari terbesar di dunia, dengan basis konservasi. Marilah memanfaatkan dengan cerdas dan bijak, berbagai kekayaan laut yang kita miliki untuk sekarang dan nanti.





JEJAK DI DASAR LAUT

Dari Sutera hingga Rempah-Rempah

Jalur Sutera Laut dan Komoditinya

Semula perdagangan dilakukan melalui jalan darat yang dikenal sebagai Jalur Sutera Darat. Namun cara ini kemudian dianggap sangat berisiko karena banyak peperangan atau perebutan kekuasaan di jalur yang terlewati, belum lagi kendala jika harus membawa barang dalam jumlah besar serta resiko dirampok.

Angkutan laut yang dianggap paling mudah untuk membawa barang dari satu tempat ke tempat lain dalam jumlah relatif besar. Kegiatan ini yang dikenal dengan Jalur Sutera Laut, jalur ini diciptakan para pedagang antar-bangsa dari barat ke timur. Jalur ini pula yang membawa Nusantara pada masa kejayaannya sebagai negeri dengan budaya dan kerajaan maritim yang populer.

Komoditas yang dibawa kapal-kapal yang melayari jalur ini selain sutera sebagai andalan, adalah emas, perak, dan wol dari Eropa. Gading dan batu mulia asal Afrika, serta opium dan porselen yang menjadi andalan Tiongkok. Sementara, Nusantara memiliki komoditas unggulan rempah-rempah, yang punya daya tarik kuat bagi para pengguna jalur itu. Karenanya, selain Jalur Sutera Laut dikenal pula dengan sebutan Jalur Rempah (*spice route*).



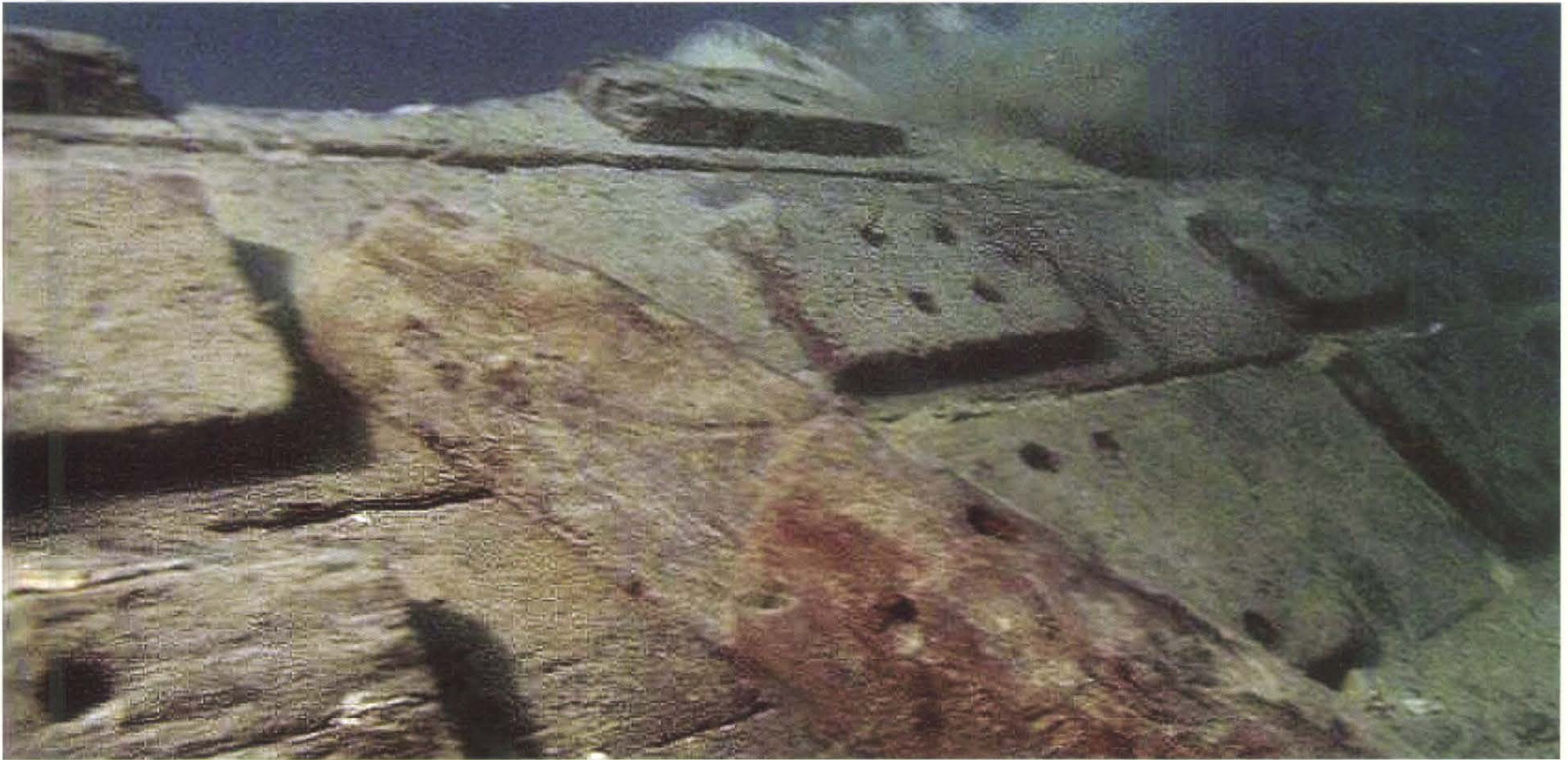


Berakhir Saat Menentang Karang

Kapal Karam

Sejak dulu, Selat Melaka dan perairan Nusantara telah menjadi jalur utama pelayaran internasional, baik dari timur ke barat maupun sebaliknya. Saat itu, angkutan laut dianggap paling mudah untuk melakukan aktivitas perdagangan, karenanya ribuan kapal dari berbagai negara melewati laut Asia Tenggara selama berabad-abad untuk membawa berbagai macam barang dagangan.

Tingginya volume perdagangan, disertai medan yang rawan mengakibatkan ribuan kapal tak sampai tujuan, tenggelam dalam perjalanannya. Penyebabnya bisa berupa kesalahan manusia, namun ada pula yang terjadi akibat perang, cuaca/badai, atau menabrak karang. Hingga menjelang abad ke-20, tercatat 463 kapal yang tenggelam di perairan Nusantara, dan diduga berpotensi memuat benda-benda berharga.



Penyebaran lokasi tenggelamnya kapal-kapal itu umumnya mengikuti alur pelayaran tertentu yang dikenal sebagai Jalur Rempah atau *spice route*. Hampir sebagian besar kapal yang tenggelam tersebut berasal dari kapal dagang Belanda (VOC) antara 1580 hingga 1863.

Pelayaran ternyata tak hanya meninggalkan cerita kejayaan semata, tapi juga sisa-sisa kapal karam berikut barang bawaannya. Beberapa situs bawah air Indonesia amat populer karena berhasil mengangkat muatan kapal yang amat berharga, mulai dari keramik hingga emas. Di dasar laut perairan Cirebon ditemukan runtuhan kapal abad ke-10 sarat dengan muatan.

Indonesia Surga Rempah



Datangnya Penjajah Tak Diundang

Rempah-rempah Indonesia seperti buah dan bunga pala, bunga cengkeh, kayu manis, jahe, dan lainnya memiliki mutu sangat tinggi. Namun hal itulah yang mengundang petualang Portugis rela menempuh perjalanan puluhan ribu mil laut berdatangan ke Nusantara. Bagaikan menemukan surga rempah, berita cepat tersiar ke seluruh dunia. Petualang dari belahan dunia lain turut berdatangan seperti saudagar Nicola de Canti dari Venesia, saudagar Santo Stefano dari Genoa, petualang Ludovico Varthema dari Bologna menemukan surga rempah-rempah dari Maluku dan Sumatra yang kemudian diwartakan pada dunia. Maka pada 1580, Francis Drake dari Inggris datang ke Ternate. Dalam waktu singkat, ia membuat perjanjian kerjasama dengan Baabullah perihal perdagangan rempah-rempah. Akibat kerjasama itu Portugis pun tersingkir dari Maluku.

Perebutan atas Maluku sebagai surga rempah-rempah dunia terus berlanjut. Lenyap Portugis muncul lagi penjajah yang berkongsi antara Inggris dan Belanda. Cornelis de Houtman datang berbekal cetak biru *Itinerario*; tentang rempah-rempah di Nusantara khususnya Maluku. Kedatangannya dikawal dengan 4 armada kapal bersenjata lengkap berbendera *Dutch Company van Verre*.

Tahun 1602 dengan berbagai daya dan tipu muslihat, penjajah Belanda datang dengan lambang *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC), berhasil mengenyahkan kekuasaan Portugis dari Amboina, dan Ternate dari Spanyol dan memonopoli perdagangan rempah-rempah. Begitulah, rempah Nusantara bagai madu yang pantas diperebutkan.



SEJARAH BUDAYA BAHARI NUSANTARA

Persinggahan Kapal Mancanegara

Bandar Kerajaan Maritim

Keberadaan laut sebagai penghubung antar satu pulau dengan pulau yang lain, diwakili oleh kehadiran pelabuhan atau bandar yang menjadi simbol kemajuan daerah tersebut. Beberapa kerajaan

menjadi sangat mashur ketika pelabuhannya mampu menjadi pintu gerbang perniagaan laut dan menjadi persinggahan berbagai kapal dengan komoditi yang beragam pula.

Beberapa bandar/pelabuhan yang memiliki peran sangat penting di masa lalu, di antaranya Barus, letaknya di pantai barat Sumatra Utara dan mencapai puncak kejayaannya pada abad ke-17-18 sebagai pelabuhan pengekspor kapur barus (kamper) terbesar. Bandar Palembang, pernah pula menjadi pelabuhan yang sangat populer saat Sriwijaya mencapai kejayaannya abad ke-8-10 Masehi.

Ditimbang dari sudut geografis dan ekonomi, dua pelabuhan yang juga dinilai sangat strategis adalah Sunda Kalapa dan Pelabuhan Banten. Keduanya menjadi sangat terkenal karena letaknya berada di jalur perdagangan rempah-rempah Nusantara dan menjadikannya sebagai pelabuhan niaga internasional di masanya.



Di wilayah timur, Pelabuhan Makassar menjadi yang terbesar dan tersibuk. Selain bandar-bandar besar itu, masih ada Pelabuhan Cirebon, Pelabuhan Jepara, Pelabuhan Surabaya, Pelabuhan Kuta, yang masing-masing memiliki keunggulan baik dari sisi komoditi maupun letaknya yang amat strategis.



Nenek Moyangku Orang Pelaut

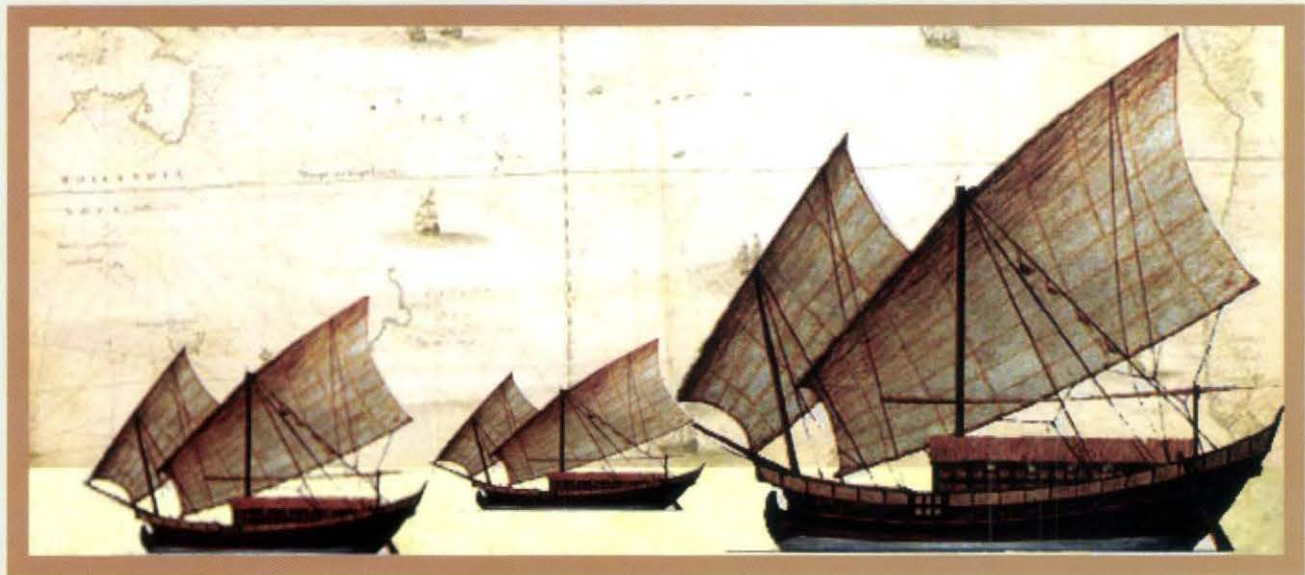
Tradisi Budaya Maritim Nusantara

Bangsa Indonesia adalah pewaris budaya bahari tulen, nenek moyang penghuni Nusantara ini sejak dulu dikenal sebagai bangsa penjelajah. Keandalan mereka mengarungi lautan hingga mencapai Melanesia, Polinesia, Tiongkok, bahkan Madagaskar di Afrika Timur.

Tradisi yang berkembang di bumi Nusantara pun tak jauh dari budaya bahari, salah satu yang tersohor adalah pembuatan perahu –dari yang sederhana hingga yang canggih–. Bukti kemashuran dan kecanggihannya ada pada napak tilas pelayaran kapal Phinisi *Amanna Gappa* melayari *Samudera Indonesia*, dari Makassar hingga ke Madagaskar.

Budaya bahari yang masih berlanjut hingga kini adalah keberadaan suku-suku laut, seperti nelayan asli Pulau Belitung yang dikenal sebagai Suku Laut, Suku Sekak, Suku Ameng Sewang yang menjadikan laut sebagai rumah mereka. Sementara yang paling fenomenal adalah Suku Bajau yang berada di kawasan Teluk Tomini (Sulawesi), dan sekitar perairan Semenanjung Tanah Melayu. Mereka mendiami *leppa* (rumah perahu), sejak lahir hingga mati. Suku ini telah ada sejak zaman kerajaan Sriwijaya, dan tetap eksis hingga saat ini meski jumlahnya tak banyak lagi. Salah satu bukti kekokohan tradisi budaya bahari juga tampak dalam tradisi pesta laut dan labuh laut yang selalu diadakan di daerah-daerah pesisir yang ada di Nusantara ini. Berbagai kegiatan, dari yang sifatnya mistis hingga keriaan, seperti pemberian sesaji hingga perlombaan menjadi bagian dari kekayaan budaya laut Indonesia.





LAUT PEMERSATU - LAUT PEMISAH KITA

Berjaya Hingga Luar Nusantara

Tiga Kerajaan Penguasa Laut

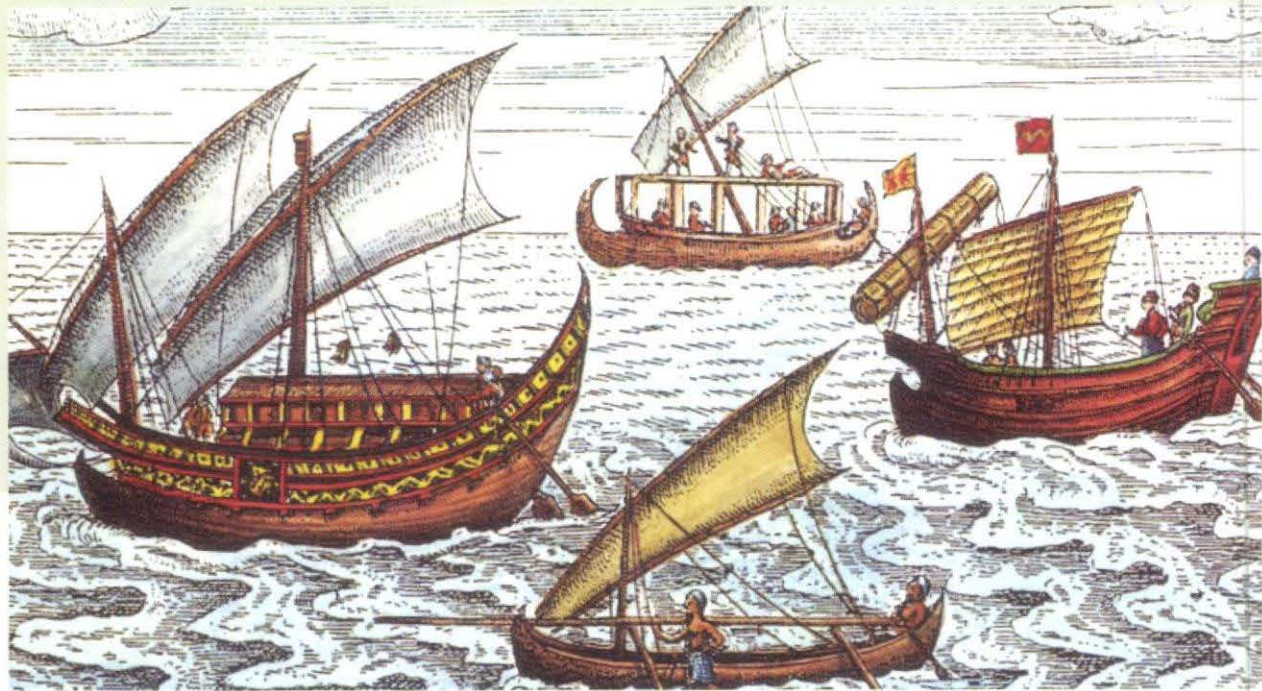
Seorang bhiksu Tiongkok I Tsing mencatat, Shih-li-fo-shih (Sriwijaya) adalah kerajaan besar yang mempunyai benteng di kotaraja. Armada lautnya begitu kuat. Tak hanya Kepulauan Nusantara bagian barat, bahkan Sriwijaya menguasai Asia Tenggara. Guna memperkuat armada untuk mengamankan lalu lintas perdagangan melalui laut, Sriwijaya memanfaatkan sumberdaya manusia yang tersebar di seluruh wilayah kekuasaannya, yang kini disebut "kekuatan pengganda".

Catatan I Tsing itu menjadi bukti bahwa bangsa Indonesia punya nenek moyang pelaut dan mengalami kejayaan bahari yang diawali oleh Kerajaan Sriwijaya (682-1030 Masehi). Setelah Sriwijaya runtuh, Kerajaan Majapahit melebarkan kekuasaannya melalui maritim, terlebih setelah Gajah Mada menjadi mahapatih (1293-1365 Masehi).

Dengan Sumpah Palapa, Gajah Mada bercita-cita menyatukan Nusantara dan diangkatlah Laksamana Nala sebagai *Jaladimantri* yang bertugas memimpin kekuatan laut Kerajaan Majapahit. Dengan armada laut yang kuat, kekuasaan Majapahit merambah hingga luar Nusantara.

Kejatuhan Majapahit diikuti munculnya Kerajaan Demak. Kekuatan maritim Kerajaan Demak dibuktikan dengan mengirim armada laut sebanyak 100 buah kapal dengan 10.000 prajurit menyerang Portugis di Melaka. Pemimpin armada itu adalah Pati Unus yang bergelar Pangeran Sabrang Lor.

Bermodalkan teknologi sederhana, Demak mampu mengerahkan pasukan dan perbekalan dari utara Pulau Jawa menuju Melaka di Semenanjung Tanah Melayu.



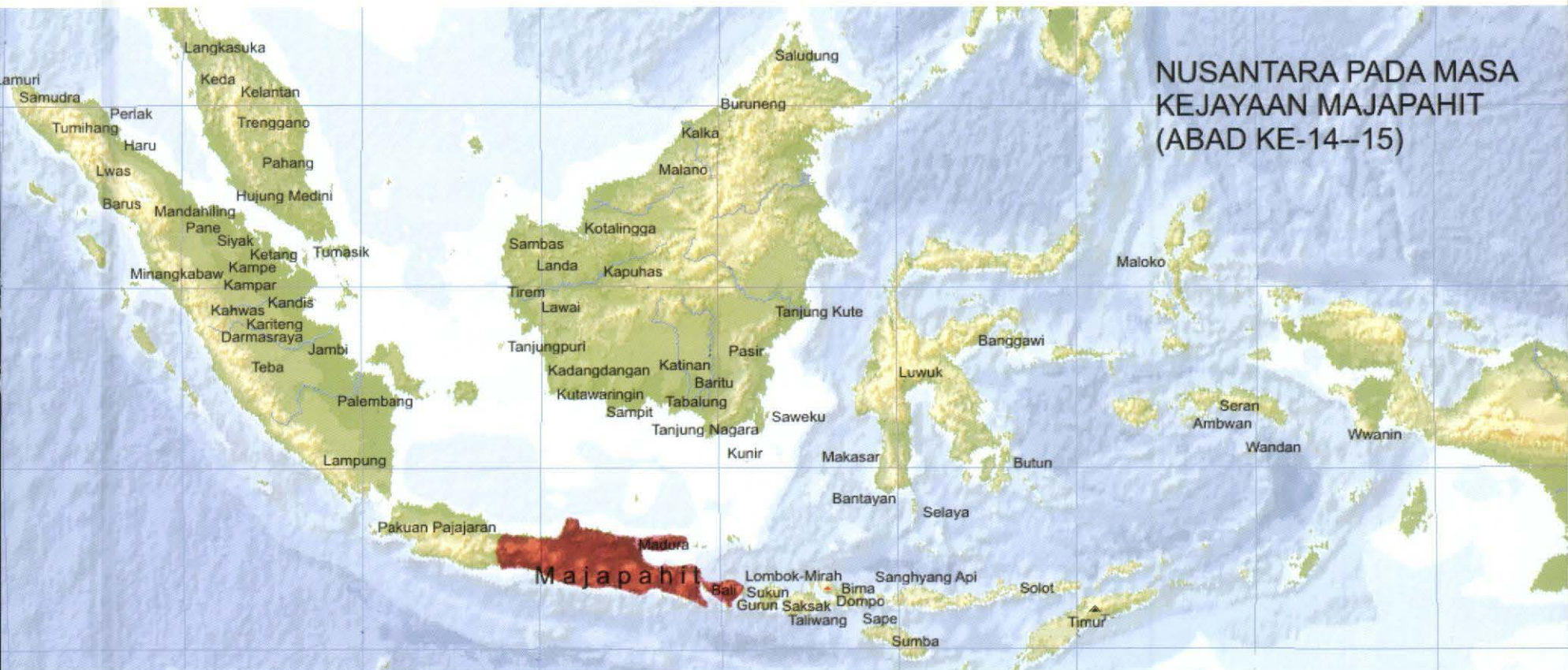
Ambisi Persatuan Nusantara

Kekuatan Sumpah Palapa

Tanda-tanda Majapahit akan menjadi kerajaan besar sudah terlihat saat Raja Jayanegara berkuasa. Dalam *Nagarakertagama* diberitakan, wilayah kekuasaan Majapahit meliputi hampir seluruh wilayah Indonesia saat ini. Kebesaran kerajaan yang didirikan Raden Wijaya ini tidak hanya ditandai oleh luasnya wilayah kekuasaan, melainkan pula manajemen perekonomian negara, karya-karya besar kesenian serta kehidupan beragama yang berkembang pesat.

Selain itu, Kerajaan Majapahit juga telah menjalin hubungan dengan negara-negara lain seperti Campa, Siam, Birma bagian selatan dan Vietnam, dan bahkan Majapahit telah mengirimkan duta-dutanya ke negeri Tiongkok.

Kejayaan Kerajaan Majapahit mencapai puncak saat dipimpin Raja Hayam Wuruk dan Mahapatih Gajah Mada pada kurun 1350-1389 Masehi. Saat diangkat secara resmi oleh Ratu Tribhuwanatunggadewi sebagai patih, Gajah Mada mengucapkan Sumpah Palapa. ***"Jika telah mengalahkan Nusantara, saya (baru akan) melepaskan puasa. Jika mengalahkan Gurun, Seram, Tanjung Pura, Haru, Pahang, Dampo, Bali, Sunda, Palembang, Tumasik, demikianlah saya (baru akan) melepaskan puasa"***



Tanda-tanda Nusantara ingin disatukan, sebenarnya sudah mulai terlihat saat Kertanegara menjadi Raja Singhasari pada 1268. Penerus tahta Wisnuwardhana ini merupakan sosok raja Jawa pertama yang ingin memperluas kekuasaannya mencakup wilayah Nusantara dengan menaklukkan kerajaan-kerajaan di Sumatra dan Bali.

LAUT PEMERSATU - LAUT PEMISAH KITA

Perang Saudara Pembawa Bencana

Terdesak Sampai ke Pedalaman

Sepeninggal Mahapatih Gajah Mada (1364 Masehi) dan Raja Hayam Wuruk (1389 Masehi), kerajaan pemersatu Nusantara itu pecah akibat sengketa keluarga yang saling berebut kekuasaan. Kelompok-kelompok pendukung dibentuk untuk saling menggalang kekuatan, bersengketa untuk merebut posisi-posisi kunci kekuasaan. Bau permusuhan dan saling curiga menebar di mana-mana di seantero kerajaan, negeri menjadi tak terurus.

Kerajaan Demak mengalami hal serupa. Saat Adipati Unus, putra Raden Fatah dari Demak, mencoba merebut bandar untuk mempersatukan Nusantara. Adipati Tuban sengaja memperlambat kiriman pasukannya. Ketika gabungan pasukan Tuban-Banten datang, dua puluh ribu tentara laut Aceh-Jambi-Riau-Demak-Jepara yang dipimpin Adipati Unus telah kalah dihajar meriam Portugis di perairan selat Melaka. Kondisi "perang saudara" itulah yang kemudian dimanfaatkan kekuatan asing untuk menguasai Nusantara, seperti Portugis, Inggris, dan Belanda (VOC). Dengan terdesaknya raja-raja ke pedalaman dan dikuasainya berbagai pelabuhan oleh asing, saat itu paradigma bangsa maritim berubah menjadi bangsa agraris.



Laut Perekat Indonesia

Deklarasi Djoeanda

Sriwijaya dan Majapahit merupakan kerajaan maritim yang memandang laut sebagai “jalan raya” untuk menghubungkan seluruh Nusantara menjadi satu kesatuan. Seandainya nenek moyang kita memandang lautan sebagai pemisah, niscaya mereka tidak akan sampai ke Afrika. Sriwijaya dan Majapahit tidak akan menjadi besar. Gajah Mada tidak dapat melaksanakan Sumpah Palapa-nya.

Sekarang, lautan Indonesia yang luas bukanlah dianggap sebagai pemisah pulau-pulau di Nusantara, tetapi justru menjadi perekat kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Ribuan pulau Indonesia ini dihubungkan oleh laut yang membentang luas, dan diakui dunia internasional melalui *Unclos* 1982 berkat Deklarasi Djoeanda 1957.

Sebelum deklarasi itu diakui dunia internasional, laut yang luas di wilayah Indonesia hanyalah dihitung tiga mil dari garis pantai. Yang berarti, belum menyatukan pulau-pulau yang ada di Indonesia dan mengancam keamanan negara. Dengan pertimbangan itu, Perdana Menteri Republik Indonesia, Ir. H. Djoeanda, pada 13 Desember 1957 mengumumkan “Deklarasi Nusantara” kepada dunia internasional yang menyatakan wilayah laut Indonesia tidak hanya sebatas tiga mil, tapi laut yang ada di sekitar dan di antara kepulauan Nusantara.

Deklarasi yang memiliki nilai sangat strategis bagi bangsa Indonesia itu melahirkan konsep *Wawasan Nusantara* yang dapat mempersatukan seluruh wilayah Tanah Air, serta keutuhan negara dari Sabang sampai Merauke.





DEKLARASI DJOEANDA: Bekal Menuju Negara Kepulauan

Pada awal kemerdekaannya, pengaturan batas-batas teritorial Republik Indonesia masih mengacu pada *Territoriale Zee en Maritieme Kringen-Ordonantie 1939* (TZMKO 1939) dimana pada Pasal 1, ayat 1 menetapkan bahwa batas-batas laut teritorial selebar 3 mil dari pantai. Pasal ini tidak sesuai untuk sebuah negara kepulauan, karena dalam sebuah negara kepulauan semua pulau serta laut yang terletak di antaranya harus dianggap sebagai suatu kesatuan yang utuh.

Untuk mewujudkan cita-cita tersebut, pada tanggal 13 Desember 1957 pemerintah Republik Indonesia yang pada waktu itu berada di bawah Kabinet Djoeanda, mengeluarkan suatu pernyataan ketentuan mengenai wilayah perairan Indonesia yang dikenal dengan nama Deklarasi Djoeanda 1957. Dalam pernyataan itu terkandung suatu konsepsi Nusantara menimbulkan konsekuensi bagi pemerintah dan bangsa Indonesia untuk memperjuangkan dan mempertahankan hingga mendapat pengakuan internasional.

Deklarasi Djoeanda 1957 kemudian dipresentasikan pada Konferensi Hukum Laut I tahun 1958 di Jenewa, Swiss. Pada waktu itu tokoh yang aktif memperjuangkan di forum internasional adalah Prof. Dr. Hasjim Djalal dan Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja. Keduanya pakar Hukum Laut internasional. Perjuangan untuk menuju pengakuan internasional masih panjang. Dengan diprakarsai



Perserikatan Bangsa-bangsa, pada tahun 1982 ditandatangani Hukum Laut Internasional oleh 119 negara peserta. Konvensi ini disebut *United Nation Convention on Law of the Sea (Unclos 1982)* yang mewadahi dan mengatur Negara Kepulauan (*Archipelagic States*). Konvensi ini berlaku efektif tanggal 16 November 1994 ketika lebih dari 60 negara meratifikasi. Indonesia meratifikasi *Unclos 1982* melalui UU No. 17 tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut).

Perjuangan Perdana Menteri Ir. H. Djoeanda ini dilanjutkan oleh Menteri Luar Negeri Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja yang mampu mengartikulasikan konsepsi *Wawasan Nusantara* sebagai prinsip-prinsip dasar yang dapat mempersatukan Negara Republik Indonesia.

Indonesia memperjuangkan konsesi *Wawasan Nusantara* sebagai argumen untuk mempersatukan pulau-pulau yang tersebar dari Bondo (Sabang) di ujung barat sampai Merauke di ujung timur; dari Miangas di ujung utara sampai Rote di ujung selatan.

Ada ketentuan internasional yang menyatakan bahwa batas laut wilayah suatu negara adalah 12 mil dari pantai sebuah pulau. Untuk sebuah negara kepulauan, berarti laut yang berada di antara pulau-pulau adalah laut bebas atau laut internasional. Dengan ketentuan itu, antara Sumatra, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Irian dan pulau-pulau lainnya terpisah oleh laut bebas yang dapat dilalui seenaknya oleh kapal-kapal asing.



Dengan lahirnya konsepsi Negara Kepulauan kelemahan tersebut dapat diatasi. Semua *laut dalam* (laut di antara pulau di Nusantara) yang dengan ketentuan 12 mil merupakan laut bebas, tidak lagi menjadi laut internasional tetapi sebagai *laut pedalaman* yang termasuk sebagai kawasan laut teritorial dari suatu negara kepulauan. *Wawasan Nusantara* mencakup perwujudan Nusantara sebagai suatu kesatuan politik, satu kesatuan ekonomi, satu kesatuan budaya dan satu kesatuan pertahanan dan keamanan.

BACAAN UNTUK MEMPERDALAM PENGERTIAN

- Alfian, T. Ibrahim, 1975, "Mengenal masyarakat Aceh yang sedang membangun: Sebuah catatan", dalam *Buletin Yaperna* No 7 II: hlm. 58-65
- Andaya, L.Y., 1981, *The Heritage of Arung Palakka*. Den Haag: Martinus Nijhoff
- Bambang Rudito, 1999, *Masyarakat dan Kebudayaan Sukubangsa Mentawai*, Padang: Lab. Antropologi
- Barnes, R.H., 1996, *Sea Hunters of Indonesia*, Oxford: Clarendon Press
- Bellwood, P., 1985, *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*. North Ryde, London: Academic Press
- Blust, R., 1996, "The prehistory of the Austronesian-speaking peoples: a view from language", dalam *Journal of World Prehistory* 9, hlm. 453-510
- Bosch, F.D.K., 1952, "Local genius en Oud-Javaanse kunst", dalam *Mededeelingen der Koninklijke Nederlandsche Akademie van Wetenschappen*.
- Budisantoso, S. dkk. (Eds), 1986, *Masyarakat Melayu Riau dan Kebudayaanannya*, Pekanbaru: Pemerintah Propinsi Daerah Tingkat I Riau.
- Cense, A.A., 1952, "Makassaars-Boegineesche Prauwvaart op Noord-Australie", dalam *BKI* 108: hlm. 248-64
- Chaudhuri, K.N., 1985, *Trade and civilisation in the Indian Ocean: An economic history from the rise of Islam to 1750*. Cambridge: University Press
- Collins, G.E.C., 1944, "Seafarers of South Celebes", dalam *National Geographic Magazine*, Oct. 1944
- Cortesaõ, Armando (ed.), 1967, *The Suma Oriental of Tomé Pires and the Book of Francisco Rodrigues*. [translated from the Portuguese MS in the Bibliothèque de la Chambre des Députés, Paris, and edited by Armando Cortesaõ]. Nendeln/Liechtenstein: Kraus Reprint Limited.
- Dahl, O.C., 1991, *Migration from Kalimantan to Madagascar*. Oslo: Norwegian University Press
- Dyen, I., 1965, "A lexicostatistical classification of the Austronesian languages", dalam *International Journal of American Linguistic*, Memoir 19.
- Encyclopædie van Nederlands Indië* Vol. II, 1917, hlm 508-614, 672. Leiden: E.J. Brill
- van Erp, Th., 1923-1924, "Voorstellingen van vaartuigen op de reliefs van den Boroboedoer", dalam *Nederlandsch Indië Oud en Nieuw*, 8ste jg. hlm. 227-255.

- Gibson-Hill, C.A., 1950, "The Indonesian Trading Boats reaching Singapore", *JMBRAS*, 23: hlm. 108-138
- Green, Jeremy, 1990, "Maritime archaeology in Southeast and East Asia", dalam *Antiquity* Vol. 64 No. 243. Cambridge: Antiquity Publications Ltd.
- Groeneveldt, W.P., 1960, *Historical Notes on Indonesia and Malaya. Compiled from Chinese Sources*. Djakarta: Bhratara
- Hall, D.G.E., 1968, *A History of South East Asia*. London: Macmillan
- van der Heide, G.J., 1927-1928, "De samenstelling van Hindoe-vaartuigen, uitgewerkt naar beeldwerken van den Boroboedoer", dalam *NION*, 12e jg.
- Hirth, Friedrich dan W.W. Rockhill, 1966, *Chau Ju-kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries, entitled Chu-fan-chi*, Amsterdam: Oriental Press.
- Hornell, J., 1946, *Water Transport: Origins and early evolution*. Cambridge: Cambridge University Press
- Horridge, G.A., 1978, "The design of planked boats of the Moluccas", *Maritime Monographs* 38. London: National Maritime Museum
- Horridge, G.A., 1982, "The lashed lug boat of the Eastern Archipelago", *Maritime Monographs* 54, London: National Maritime Museum,
- Horridge, G.A., 1986, *Sailing Craft of Indonesia*. Singapore: Oxford University Press
- Horridge, Adrian, 1981, *The Prah. Tradisional Sailing Boat of Indonesia*. Kuala Lumpur, Oxford, New York: Oxford University Press
- Hudson, A.B., 1967, *The Barito Osilects of Borneo*. Ithaca, New York: Cornell University Press
- Ishak, 1980, "Suku Laut Terpaksa Berteduh Selama Musim Barat". *Kompas*, 14 Februari
- Kartodirdjo, Sartono, 1987, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500--1900* Vol. 1. Jakarta: Gramedia
- Koestoro, Lucas Partanda, 1993, "Tinggalan Perahu di Sumatera Selatan: Perahu Sriwijaya?", dalam *Sriwijaya dalam perspektif arkeologi dan sejarah* hlm. C1-1-10. Palembang: Pemerintah Daerah Tk. I Provinsi Sumatera Selatan
- Kong Yuanzhi, Prof, 2000, *Muslim Tionghoa Cheng Ho: Misteri Perjalanan Muhibah di Nusantara*, hlm. 268. Jakarta: Pustaka Populer Obor
- Kusumaatmadja, Mochtar. 1986, *Hukum Laut Internasional*. Bandung: Binacipta.

- Lapian, A.B., 1992, "Sejarah Nusantara Sejarah Bahari" *Pidato Pengukuhan yang Diucapkan pada Upacara Penerimaan Jabatan Guru Besar Luar Biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia pada tanggal 4 Maret 1992*.
- Leirissa, R.Z., 1976, "Dokumen-dokumen VOC dari abad ke XVIII", dalam *Bulletin YAPERNA* No. 17 Tahun III, hlm. 44-53. Jakarta: Yayasan Perpustakaan Nasional.
- van Leur, J.C., 1955, *Indonesian Trade and Society: Essay in Asian Social Economic History*, hlm 342-343. Bandung, van Hoeve: The Hague
- Liebner, H.H., 1996, *Beberapa Catatan tentang Pembuatan Perahu dan Pelayaran Orang Mandar*, Laporan Penelitian, Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin, Ujung Pandang, LIPI, Jakarta
- Liebner, H.H., 1998, "Four Oral Versions of a Story about the Origin of the Bajau People of Southern Selayar", dalam Mukhlis, K. Robinson (ed), *Living Through Histories* Canberra: The Australian National University
- Liebner, H.H., 2000, "Pinisi dan kearifan tradisional", *KOMPAS* 01.01.2000, *1000 Tahun Nusantara*, Kompas Media Nusantara, Jakarta
- Liebner, H.H., 2003, "Indigenous concepts of orientation of South Sulawesi sailors", *International Workshop on the Bugis Diaspora and the Dissemination of Muslim Authority*, Makassar
- Liebner, H.H. dan Ahmad Rahman, 1998, "Pola Pengonsepan Pengetahuan Tradisional: Suatu Lontaraq Orang Bugis tentang Pelayaran", makalah dalam *Seminar Kelautan Kawasan Timur Indonesia II*, Universitas Hasanuddin.
- Lodewyck, Willem, 1598, "D'eerste Boek: Historie van Indien vaer inne verhaelt is de avontueren die de Hollandtsche schepen bejeghent zijn", dalam *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman*.
- Mack, J., 1986, *Madagascar: Island of the Ancestors*. London: British Museum Publication
- Macknight, C.C. & Mukhlis, 1979, "A Bugis Manuscript about Prahus", dalam *Archipel* 18
- Manguin, Pierre-Yves, 1979. "The Southeast Asian trading ship: An historical approach", dalam *The History of Commercial Exchange & Maritime Transport Seminar* di Perth, Australia
- Manguin, Pierre-Yves, 1980, "The Southeast Asian Ship: An historical approach", dalam *Journal Southeast Asian Studies*, XI/2, hlm. 266-276
- Manguin, Pierre-Yves, 1983. "Dunia yang ramai: Laut Cina dengan jaringan-jaringannya", dalam *Citra Masyarakat Indonesia*. hlm. 83—96. Jakarta: Sinar Harapan

- Manguin, Pierre-Yves, 1984, "Garis Pantai Sumatra di Selat Bangka: sebuah bukti baru tentang keadaan yang permanen pada masa sejarah", dalam *Amerta*, No. 8. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Manguin, P.Y. 1985, "Sewn-plank craft of Southeast Asia: a preliminary review", *Archeological Series* 10. Greenwich: National Maritime Museum,
- Manguin, Pierre-Yves & Nurhadi, 1987. "Perahu Karam di situs Bukit Jakas, Propinsi Riau. Sebuah laporan sementara", dalam *10 Tahun Kerja-sama Pusat Penelitian Arkeologi Nasional dan Ecole Française d'Extrême-Orient*, hlm. 43–64. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Manguin, P.Y. 1995, "Southeast Asian Shipping in the Indian Ocean during the First Millenium A.D.", in Ray, Salles (ed) 1995:181-96
- Meilink-Roelofs, M.A.P., 1962, *Asian trade and European influence in the Indonesian archipelago between 1500 and about 1630*, hlm. 354 catatan 122. Den Haag: Martinus Nijhoff (Academisch Proefschrift, Universiteit van Amsterdam).
- Miller, J. Innes, 1969, *The spice trade of the Roman Empire 29 BC to AD 641*. Oxford: Clarendon Press
- Mills, J.V.G., 1970, *Ma Huan. Ying-yai Sheng-lan* [The Overall Survey of the Ocean's Shores (1433)], Cambridge: Hakluyt Society.
- Nik Hassan Shuhaimi (ed), 1999, *Early History* (The Encyclopedia of Malaysia Vol. IV), hlm. 87. Singapore: Archipelago Press.
- Nooteboom, C., 1941, *Perihal Perkapalan dan Pelajaran di Indonesia*, Djakarta: De Moderne Boekhandel
- Nooteboom, C., 1972, *Tentang pelayaran di Samudera Hindia*, a.l. Kata Pengantar. Jakarta: Bhadrata
- Oppenheimer, Stephen, 1998, *Eden in the East: the drowned continent of Southeast Asia*. London: Weidenfield and Nicholson
- Padfield, Peter, 2002, *Maritime Supremacy and the Opening of the Western Mind*, hlm. 7-8. New York: Overlook Press
- Parmentier, 1883, *Le discours de la navigation de Jean et Raoul Parmentier de Dieppe*. Paris: Ernest Lereoux.
- Pelzer, Karl J, 1985, *Toean Keboen dan Petani: Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria*. Jakarta: Penerbit Sinar Harapan.
- Pigeaud, Th. G. Th., 1962-1965, *Java in the 14th. Century: A Study in Cultural History. The Nāgarkaṭtāgama by Rakawī Prapañca of Majapahit, 1365 A.D.* vol. 1 (hlm. 108-112) & 2 (hlm. 156-162). The Hague: Martinus Nijhoff.

- Poesponegoro, Marwati Djoenet dan Nugroho Notosusanto, 1983, *Sejarah Nasional* Vol. 3, hlm. 112-113. Jakarta: P.N. Balai Pustaka
- Rahim, A. dan Borahima, R., 1975, *Sejarah Kerajaan Tallo*, Ujung Pandang: Lembaga Sejarah dan Antopologi
- Reid, Anthony, 1992, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450--1680* (diterjemahkan oleh Mochtar Pabotinggi). Jakarta: Yayasan Obor Indonesia
- Reid, Anthony, 2002, *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara*. Jakarta: LP3ES
- Rouffaer, G.P. & J.W. Ijzerman (ed.), 1915, *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië...* Vol. 1, hlm. 65. D'eerste boek van Willem Lodeycksz. Den Haag
- Sahur, H. Ahmad dkk., 1991/92, *Pengetahuan Tradisional Pembuatan Perahu Orang Mandar*, Ujung Pandang: Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin
- Schrieke, B.J.O., 1968, *Indonesian Sociological Studies I*. The Hague Bandung: W. van Hoeve
- Scott, William H., 1981, "Boat-Building and Seamanship in Classic Philippine Society", *SPAFA Digest* 6, 2: hlm. 15-33
- Setyobudi, W., 1987, "Kehidupan Suku Laut (Ameng Sewang)", seri *Masyarakat Terasing di Indonesia*, 2, Jakarta: Direktorat Bina Masyarakat Terasing Departemen Sosial
- Tanudirjo, D.A., 2001, *Islands in between, prehistory of Northeastern Indonesian Archipelago*. (Ph.D. thesis). Canberra: The Australian National University,
- Tanudirjo, D.A., 2005, "Long-continuous or short-occasional occupation ? The human use of Leang Sarru Rockshelter in the Talaud Islands, northeastern Indonesia". *Bulletin of Indo Pacific Prehistory Association* vol. 27
- Wahdi, W., 1999, "The dispersal of Austronesian boat forms in the Indian Ocean", dalam R. Blench dan M. Spriggs, *Archaeology and Language III, Artefacts, language and texts*, hlm. 144-179. London: Routledge
- Wahyono, Ary dkk., 1991, *Masyarakat Nelayan Desa Bebalang Kecamatan Manganitu, Kabupaten Sangihe Talaud, Sulawesi Utara*, Jakarta: LIPI
- Wolters, OW, 1970, *The Fall of Srivijaya in Malay History*. Kuala Lumpur: Oxford University Press
- Wolters, O.W, 1974, *Early Indonesian Commerce: A study of the origins of Śrīvijaya*, hlm. 65-66. Ithaca N.Y: Cornell University Press.











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

ISBN 978-979-8250-41-5



9 789798 250415

Perpustakaan
Jenderal