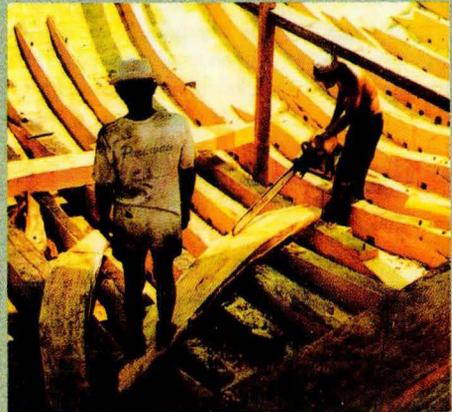
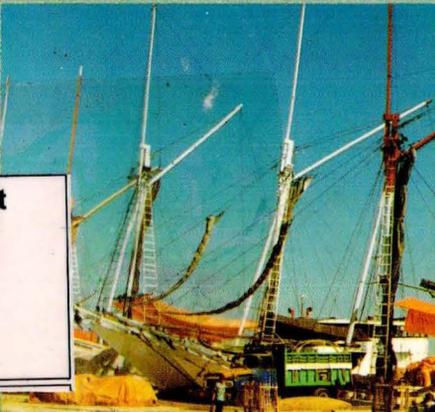
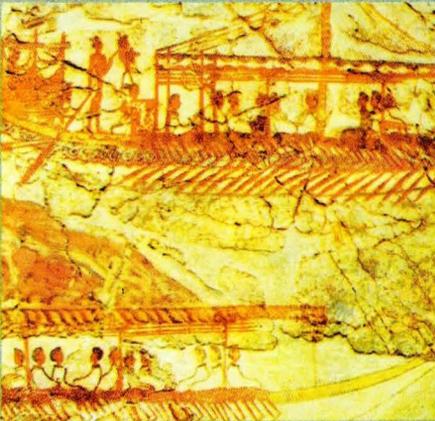




PUSTAKA WISATA BUDAYA

PERAHU TRADISIONAL NUSANTARA



ktorat
ayaan

DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

623.82 HARp



PUSTAKA WISATA BUDAYA
PERAHU TRADISIONAL NUSANTARA
(Tinjauan melalui bentuk dan fungsi)

Penyusun:
Haris Sukendar

PERPUSTAKAAN
DIREKTORAT SEJARAH &
NILAI TRADISIONAL

Proyek Pengembangan Media Kebudayaan
Direktorat Jenderal Kebudayaan
Departemen Pendidikan dan Kebudayaan
Jakarta
1998/1999

PERAHU TRADISIONAL NUSANTARA

HAK CIPTA

Direktorat Jenderal Kebudayaan
Departemen Pendidikan dan Kebudayaan

DEWAN REDAKSI

Penanggung Jawab

Prof. Dr. Edi Sedyawati

Wakil Penanggung Jawab

Drs. Nunus Supardi

Ketua

Drs. Junus Satrio Atmojo

Anggota

Sri Rahayu Mulati, SH

Drs. Slamet Riyadi Ali

Drs. IG. Ngurah Arjana

Penyusun

Haris Sukendar

Disain Grafis

Gardjito

Diterbitkan oleh

Proyek Pengembangan Media Kebudayaan

Direktorat Jenderal Kebudayaan

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan

1998/1999

KATA PENGANTAR

Proyek Pengembangan Media Kebudayaan Jakarta dalam tahun anggaran 1998/1999 melaksanakan beberapa kegiatan yang berkaitan dengan penyebarluasan informasi budaya, antara lain menerbitkan Pustaka Wisata Budaya.

Penerbitan Pustaka Wisata Budaya ini dilaksanakan mengingat informasi tentang aneka ragam kebudayaan Indonesia sangat kurang. Dengan menampilkan informasi yang mudah dipahami diharapkan dapat meningkatkan perhatian, minat dan apresiasi masyarakat terhadap objek atau sesuatu yang mempunyai potensi untuk dikembangkan sebagai objek wisata budaya.

Kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam persiapan, penyusunan, penyelesaian, hingga buku ini dapat terbit. Sebagai sebuah terbitan Pustaka Wisata Budaya, buku ini tentu masih jauh dari sempurna. Kritik, perbaikan serta koreksi dari pembaca kami terima dengan tangan terbuka demi kesempurnaan buku ini.

Mudah-mudahan dengan terbitnya Pustaka Wisata Budaya ini, dapat bermanfaat dalam meningkatkan budaya dan pengembangan wisata budaya.

Proyek Pengembangan Media Kebudayaan
Pemimpin,



Sri Rahayu Mulati, SH

NIP 130 523 471

PERPUSTAKAAN	
BIT. SEJARAH & NILAI TRADISIONAL	
NO. DOKUMEN :	3352 / 99
NO. PEL. TERIMA :	-
TANGGAL EKSPAT :	30-6-99
SELEKSI BAHAN DARI :	MEDIA Kebudayaan
NO. MASA KEBU :	-
KOPPI KE :	1

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR FOTO	vii
DAFTAR GAMBAR	xii
I. PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang dan Permasalahan	7
I.2 Ruang Lingkup	9
I.3 Tujuan Penulisan	10
I.4 Penelitian dan Penulisan tentang Perahu oleh Para Ahli Terdahulu	11
I.4.1 Perahu masa prasejarah	11
I.4.2 Penulisan terhadap perahu masa Hindu	16
I.4.3 Penulisan tentang perahu masa Islam dan masa kini	19
II. PERKEMBANGAN AWAL PERAHU TRADISIONAL NUSANTARA	20
II.1 Bukti-bukti Keberadaan Perahu pada Masa Prasejarah	30
II.1.1 Perahu dari masa Epipaleolitik	46
II.1.2 Perahu dari masa Neolitik	50
II.1.3 Perahu dari masa Perunggu	54
II.2 Perahu pada Masyarakat yang Melangsungkan Tradisi Prasejarah	63
II.3 Perahu pada Masa Pengaruh Hindu-Buddha	65
II.4 Perahu pada Masa Islam	80
II.5 Ciri-ciri Perahu Masa Prasejarah, Hindu Budha, Islam dan Sekarang	87
II.5.1 Ciri-ciri perahu yang dilukiskan pada dinding gua	87

II.5.2 Ciri-ciri bentuk perahu pada masa Hindu Budha	89
II.5.3 Ciri-ciri bentuk perahu pada masa Islam Awal	90
III. PERAHU-PERAHU TRADISIONAL MASA KINI	
III.1 Perahu Masa Kini di Bali	91
III.2 Perahu tradisional dari daerah Cirebon	98
III.3 Perahu dari Kalimantan Timur dan Kalimantan Barat	104
III.4 Perahu pada Masyarakat Pulau Sabu	111
III.5 Perahu di Irian Jaya	112
III.6 Perahu dari Daerah Jawa Timur	119
III.7 Perahu dari Daerah Sulawesi Selatan	123
IV. TEKNOLOGI TRADISIONAL DALAM PEMBUATAN PERAHU	134
IV.1 Faktor-faktor yang Diperhatikan dalam Pembuatan Perahu	134
IV.2 Upacara dalam Pembuatan Perahu	136
IV.3 Sarana Pembuatan Perahu	139
IV.4 Proses Pembuatan Perahu	142
IV.5 Bahan Pembuatan Perahu	155
IV.6 Pola hias Perahu	157
IV.6.1 Pola hias sulur	161
IV.6.2 Pola hias dalam bentuk binatang	162
IV.6.3 Pola hias dalam bentuk manusia	165
V. PERANAN DAN FUNGSI PERAHU	166
V.1 Fungsi Perahu Kaitannya dengan Kepercayaan	166
V.2 Fungsi Perahu yang Berkaitan dengan Cara Mencari Makan	197
V.3 Fungsi Perahu sebagai Simbol Peperangan dan Perjalanan Jauh (migrasi)	197
V.4 Fungsi Perahu sebagai Sarana Lomba dan Rekreasi	205
V.5 Fungsi Perahu sebagai Sarana Berdagang	209
VI. ARTI PENTINGNYA PERAHU TRADISIONAL NUSANTARA DALAM JATI DIRI DAN KEPRIBADIAN BANGSA	214
DAFTAR PUSTAKA	220

DAFTAR FOTO

Foto 1	Perahu rakit dari sungai Ciliwung	4
Foto 2	Penelitian perahu dan fungsinya di Sungai Ogan	5
Foto 3	Penelitian perahu di situs danau di Jarai, Lahat, Sumatra Selatan	5
Foto 4	Perahu bercadik dari pantai Bali	6
Foto 5	Perahu dengan hiasan kepala ikan di pantai Bali	6
Foto 6	Pola hias perahu pada kubur batu jaman Prasejarah	28
Foto 7	Perahu yang dilukiskan pada periuk dari jaman Prasejarah	28
Foto 8	Lukisan perahu yang dikendarai beberapa orang yang ...	34
Foto 9	Lukisan perahu berbadan panjang yang dikendarai ...	34
Foto 10	Lukisan perahu dengan penumpang dan dayung dari ...	35
Foto 11	Perahu panjang dengan penumpang yang dilukiskan ...	35
Foto 12	Perahu yang berpenumpang ditemukan di gua ...	36
Foto 13	Lukisan perahu dengan haluan dan buritan mencuat ke atas	36
Foto 14	Dua buah lukisan perahu layar yang dilukiskan dengan cat ...	37
Foto 15	Perahu jukung yang sedang mengangkut pasir dari ...	37
Foto 16	Perahu-perahu jukung untuk mencari ikan dan pasir ...	38
Foto 17	Perahu bercadik dari pantai Bali	38
Foto 18	Sekelompok perahu bercadik dari pantai utara Bali	39
Foto 19	Perahu di pantai utara Bali	39
Foto 20	Lukisan perahu dari gua di Sulawesi Tenggara yang ...	40
Foto 21	“Perahu perang” yang dikendarai oleh beberapa orang ...	40

Foto 22	Foto dari sebuah gambar nekara perunggu	52
Foto 23	Bagian dari nekara yang menggambarkan salah satu ...	53
Foto 24	Lukisan perahu dari sebuah nekara	53
Foto 25	Perahu miniatur yang dibuat dari perunggu ditemukan ...	55
Foto 26	Kubur batu yang berbentuk seperti perahu dari Pulau Samosir	57
Foto 27	Kubur dari tradisi megalitik yang dibentuk seperti perahu ...	58
Foto 28	Kubur berbentuk perahu dari Batak yang dilengkapi ...	58
Foto 29	Lukisan perahu panjang sejenis perahu <i>kora</i> yang ...	59
Foto 30	Palung batu (stone trough) yang berbentuk seperti perahu ...	61
Foto 31	Palung batu yang dilengkapi dengan pahatan orang ...	61
Foto 32	Perahu dengan layar lebar yang seolah-olah ...	67
Foto 33	Perahu dengan layar tunggal yang dapat disaksikan ...	68
Foto 34	Perahu dengan layar tunggal yang dapat disaksikan ...	70
Foto 35	Sejenis perahu jukung dari candi Borobudur	70
Foto 36	Perahu cadik yang dengan layar lebar dan dihias kepala ...	94
Foto 37	Perahu penangkap ikan (perahu dengan cadik) yang ...	94
Foto 38	Perahu cadik yang lain yang baru kembali dari penangkapan ...	95
Foto 39	Perahu-perahu layar tunggal dari pantai utara Bali	95
Foto 40	Perahu-perahu berwarna-warni dari pantai utara Bali	96
Foto 41	Perahu-perahu penangkap ikan	96
Foto 42	Perahu-perahu di pantai Bali berbentuk seperti perahu ...	97
Foto 43	Perahu dengan hiasan kepala ikan disertai dengan cadik ...	97
Foto 44	Deretan perahu yang sedang berlabuh di Kaliparung ...	100
Foto 45	Kelompok perahu <i>tembon</i> atau perahu <i>mayang</i> ...	100
Foto 46	Jenis-jenis perahu <i>sopean</i> dan <i>tembon</i> dari tempat ...	101
Foto 47	Tiga buah perahu <i>sopean</i> dan dua buah perahu ...	101
Foto 48	Perahu jenis <i>sopean</i> yang dicat warna merah, hijau dan ...	102
Foto 49	Perahu jenis lain, yang sangat langka dijumpai di Mertasinga	102
Foto 50	Perahu <i>tembon</i> dengan warna-warna menyala disertai ...	103
Foto 51	Jenis perahu <i>sopean</i> yang lain dari Mertasinga	103
Foto 52	Perahu-perahu sebagai sarana berdagang yang dapat ...	106

Foto 53	Perahu panjang sebagai sarana transportasi sungai di ...	107
Foto 54	Tempat-tempat bersandar perahu motor berbadan panjang ...	108
Foto 55	Perahu <i>jukung</i> dan perahu-perahu motor berbadan panjang ...	108
Foto 56	Tempat pembuatan perahu sekaligus tempat bersandar ...	109
Foto 57	Perahu-perahu jukung dari Kalimantan Timur yang ...	109
Foto 58	Perahu jukung untuk mencari ikan dari Sungai Kapuas ...	110
Foto 59	Perahu panjang yang dipergunakan untuk sarana ...	110
Foto 60	Perahu panjang sebagai sarana transportasi di Kalimantan ...	111
Foto 61	Perahu bercadik dengan bagian haluan berupa kepala ...	116
Foto 62	Perahu bercadik tunggal dengan pahatan kepala burung ...	117
Foto 63	Perahu panjang yang biasa disebut Kora-kora terdapat di ...	117
Foto 64	Perahu dari Irian Jaya yang dihias dengan berbagai motif ...	118
Foto 65	Haluan perahu Irian Jaya yang dihias kepala burung	118
Foto 66	Buritan perahu Irian Jaya yang penuh dengan lukisan burung ...	119
Foto 67	Perahu-perahu yang sedang berlabuh di pelabuhan Muncar ...	120
Foto 68	Perahu dari Muncar yang dihias dengan pola-pola yang ...	121
Foto 69	Perahu dari Muncar yang dihias dengan pola-pola meriah ...	121
Foto 70	Perahu-perahu dari Muncar yang sedang berlabuh ...	122
Foto 71	Perahu-perahu dari Muncar yang sedang berlabuh karena ...	122
Foto 72	Perahu dari jenis "Bisean" disertai dengan atap untuk ...	127
Foto 73	Perahu jenis "Lombo" dari daerah Pare-pare (Horridge, 1981)	127
Foto 74	Perahu muatan dengan layar lebar dari pelabuhan ...	128
Foto 75	Perahu-perahu jenis "Pinisi" yang tampak gagah perkasa ...	128
Foto 76	Perahu-perahu panjang tanpa layar digerakkan dengan ...	129
Foto 77	Pemandangan di pelabuhan Ujung Pandang	129
Foto 78	Pemandangan di pelabuhan Ujung Pandang	130
Foto 79	Jenis perahu dengan layar tinggi dan lebar	130
Foto 80	Upacara <i>annatara</i> yang dilaksanakan dalam proses ...	136
Foto 81	Palu kayu besar, kecil serta gergaji dan parang merupakan ...	140
Foto 82	Sebagian alat untuk pembuatan perahu yang terdiri dari petel ...	140
Foto 83	Alat-alat pembuat kayu yang terdiri dari berbagai jenis alat	141
Foto 84	Pembuatan kayu-kayu lengkung dan kayu-kayu lainnya ...	146

Foto 85	Pembuatan bagian lunas (dasar) perahu di Bulukumba	147
Foto 86	Pembuatan <i>pengepek</i> , <i>uru sangkara</i> serta <i>sotting</i> yang ...	148
Foto 87	Pembuatan paku kayu (pasak) dalam pembuatan perahu ...	149
Foto 88	Pemasangan rangka perahu	149
Foto 89	Pemasangan rangka perahu yang berbentuk huruf V	150
Foto 90	Pemasangan rangka perahu berbadan besar dan berbentuk ...	150
Foto 91	Pemasangan bagian anjungan dalam pembuatan perahu ...	151
Foto 92	Kegiatan penambalan lubang-lubang pada perahu yang ...	151
Foto 93	Kegiatan penambalan lubang-lubang pada perahu	152
Foto 94	Perahu Pinisi dalam penyelesaian di Bulukumba	152
Foto 95	Bagian badan perahu Pinisi yang belum jadi (Bulukumba)	153
Foto 96	Bagian depan dari perahu Pinisi	153
Foto 97	Simbol wanita yang mempunyai kedudukan tinggi dalam ...	168
Foto 98	Simbol wanita yang juga berbentuk seperti perahu di ...	169
Foto 99	Simbol wanita yang menyerupai perahu. Pada megalit ini ...	169
Foto 100	Peti mayat yang berbentuk seperti perahu naga (Museum ...	171
Foto 101	Kubur batu sarkofagus Bondowoso (Jawa Timur) yang ...	172
Foto 102	Kubur sarkofagus Bondowoso	177
Foto 103	Wadah penguburan dari kayu yang menyerupai bentuk ...	178
Foto 104	Wadah penguburan dalam bentuk peti kayu (Toraja) ...	178
Foto 105	Berbagai jenis bentuk perahu yang dilukiskan pada kain ...	179
Foto 106	Peti mayat dalam bentuk perahu dari Pulau Kei (Maluku)	182
Foto 107	Peti mayat dari Kei	182
Foto 108	Lukisan perahu yang digambarkan dengan bagian haluan ...	184
Foto 109	Perahu "Lancang Kuning"	193
Foto 110	Arca menhir dengan motif perahu	195
Foto 111	Detil dari lukisan perahu pada arca menhir yang ditemukan ...	196
Foto 112	Perahu sebagai sarana transportasi air	199
Foto 113	Lukisan perjalanan pada jaman dahulu menuju ke Afrika ...	203
Foto 114	Lukisan perjalanan nenek moyang bangsa Atlantik ...	204
Foto 115	Lukisan perahu Makasar (Bugis) (Macknight, 1976)	204
Foto 116	Lukisan perahu Makasar yang sedang berlayar (Macknight,..	205

Foto 117	Perahu panjang dari Irian Jaya yang berfungsi sebagai ...	207
Foto 118	Perahu panjang dengan puluhan penumpang dalam acara ...	207
Foto 119	Perahu-perahu lomba sedang beraksi di salah satu sungai ...	208
Foto 120	Perahu panjang yang dipergunakan untuk berlomba ...	208
Foto 121	Perahu-perahu berkepala naga siap untuk bertanding di ...	209
Foto 122	Pasar terapung di Banjarmasin	210
Foto 123	Pasar terapung di Thailand (Bangkok)	210
Foto 124	Pasar terapung di Thailand (Bangkok)	211
Foto 125	Pasar terapung di Banjarmasin di waktu pagi	212
Foto 126	Pasar terapung di Banjarmasin di waktu pagi	212
Foto 127	Perahu-perahu siap menjajakan dagangan di sungai ...	213

DAFTAR GAMBAR

Gb. 1	Perahu-perahu (“jukung”) dari Pasifik	25
Gb. 2	Perahu “jukung” yang dihias dengan motif-motif lingkaran ...	26
Gb. 3	Perahu dari tebing-tebing batu Thailand	27
Gb. 4	Lukisan perahu di Gua Loh Vat di Desa Ohoidertawu, Maluku	32
Gb. 5	Lukisan perahu dari Sulawesi Tenggara	33
Gb. 6	Lukisan perahu dari masa prasejarah ditemukan di Eropa	41
Gb. 7	Lukisan perahu masa prasejarah dari Eropa	42
Gb. 8	Lukisan perahu, tokoh manusia dan hewan masa prasejarah	43
Gb. 9	Lukisan perahu panjang dan hewan	44
Gb. 10	Lukisan perahu masa prasejarah dari Irian Jaya	45
Gb. 11	Lukisan perahu di Watu Wetu, Flores	64
Gb. 12	Jung Cina dari abad ke-16	85
Gb. 13	Jung dari abad ke-16	85
Gb. 14	Perahu-perahu dari masa Islam	86
Gb. 15	Perahu dari masa Islam.	87
Gb. 16	Lukisan perahu dari Teluk Berau, Irian Jaya	115
Gb. 17	Lukisan perahu dari Irian Jaya	116
Gb. 18	Palari Pinisi dari Sulawesi Selatan	131
Gb. 19	Perahu Lambok, Sulawesi Selatan	131
Gb. 20	Palari (Sulawesi Selatan)	132
Gb. 21	Salompong Pinisi	132

Gb. 22	Perahu Pa'dewakang	133
Gb. 23	Salompong	133
Gb. 24	Pola hias pada bagian haluan dan buritan perahu Madura	158
Gb. 25	Pola hias pada tiang layar perahu Madura	159
Gb. 26	Pola hias pada bagian haluan dan buritan perahu Madura	160
Gb. 27	Perahu arwah bagi Suku Dayak	180
Gb. 28	Peti mayat yang berbentuk seperti perahu	180
Gb. 29	Peti mayat yang berbentuk seperti perahu	181
Gb. 30	Perahu dengan penumpang tokoh-tokoh manusia ...	183
Gb. 31	Pola hias perahu pada nekara perunggu	191
Gb. 32	Perahu yang terdapat pada nekara perunggu	192
Gb. 33	Area menhir dari Pulau Paskah dengan pahatan batu	204

PERAHU TRADISIONAL NUSANTARA

(Tinjauan melalui bentuk dan fungsi)

I. PENDAHULUAN

Perahu merupakan sarana transportasi yang tertua, yang belum banyak diketahui sejarahnya. Sarana transportasi tertua di dunia tersebut mulai muncul pada masa prasejarah. Bukti-bukti tentang peninggalan perahu pada masa prasejarah dapat dijumpai dalam bentuk lukisan, gambar, pahatan dan lain-lain¹⁾. Temuan bukti-bukti ini terjadi di Indonesia maupun kawasan di luar Indonesia. Perkembangan tentang bentuk perahu dapat diketahui secara runtut dari masa ke masa, karena dari berbagai periode data tersebut ditemukan. Perahu merupakan sarana untuk memudahkan bergerak dalam mencari kebutuhan akan makanan (mencari ikan di rawa, laut dan sungai), merupakan sarana transportasi dan rekreasi. Barang-barang dagangan yang dihasilkan dari suatu daerah harus dibawa dari tempat satu ke tempat lain. Dalam hal perdagangan atau pemindahan (migrasi) penduduk dari satu tempat ke tempat lain perahu memegang peranan penting. Bahkan perahu tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari tetapi juga untuk keperluan magis religius. Bentuk perahu Nusantara dari masa ke masa dapat diketahui melalui bukti arkeologis maupun bukti dari perahu-perahu sekarang yang dimiliki oleh berbagai etnis di Indonesia. Perahu tradisional Indonesia sangat penting artinya bagi penelitian arkeologi, sejarah, antropologi bahkan teknologi serta ilmu-ilmu pengetahuan yang lain. Hal ini disebabkan perahu memegang peranan di segala aspek kehidupan manusia. Perahu-perahu dari masa prasejarah dapat menopang dalam usaha pengungkapan tentang cara hidup manusia prasejarah, bagaimana cara mencari makanan, bagaimana cara berdagang sampai

1) Pada masa prasejarah perahu ditemukan dalam lukisan-lukisan gua di daerah Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Kei dan Irian Jaya. Sedangkan bentuk-bentuk perahu yang berupa pahatan ditemukan para arkeolog di daerah Batak. (E.A. Kosasih 1995, H. Simanjuntak 1982)

dengan cara mereka berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Dengan ditemukannya data tentang perahu dari masa prasejarah seperti di gua-gua dan ceruk sangat membantu dalam merekonstruksi aspek kehidupan di masa lalu tersebut. Temuan-temuan sisa-sisa perahu dari masa lampau seperti yang ditemukan di daerah Palembang juga bermanfaat untuk mengetahui bagaimana sejarah tentang perdagangan dan kehidupan masa berkembangnya kerajaan Sriwijaya. Berita-berita Cina atau Arab dapat pula dipakai sebagai data untuk mengungkapkan jalur perdagangan serta peranan perahu dari masa Sriwijaya, Majapahit dan lain-lain.

Dari uraian tersebut di atas maka jelas bahwa perahu sangat bermanfaat bagi ilmu pengetahuan dan oleh karena perahu belum banyak ditulis oleh para peneliti maka penulis tertarik memilih obyek penulisan tentang perahu Nusantara. Perahu Nusantara sebagai warisan nenek moyang penting bagi usaha untuk memupuk kesadaran akan harga diri dan cinta tanah air serta kebanggaan nasional.

Menurut para ahli pada jaman dahulu telah terjadi perpindahan bangsa-bangsa yang membawa budayanya. Bukti-bukti adanya peristiwa tersebut dapat disaksikan melalui hasil-hasil budaya yang sama dari tempat satu dan lainnya sebagai contoh ditemukannya beliung (*neolithic-axes*) di Asia, Indonesia maupun Pasifik. Keberadaan beliung persegi di tiga wilayah tersebut dengan bentuk yang sama tidak mungkin terjadi tanpa ada suatu migrasi. Terjadinya migrasi manusia dari benua satu ke benua lain atau tempat satu ke tempat lain ditentukan oleh sarana transportasi. Sarana transportasi dimaksud adalah berupa perahu yang merupakan sarana utama untuk memperoleh kemudahan bergerak, mencari sumber-sumber kehidupan, menyeberangi lautan atau samudera.

Teori tentang migrasi manusia secara langsung atau tidak langsung telah merangsang dan mendorong untuk mengadakan pengkajian bagaimana kemampuan suatu bangsa dalam menguasai teknologi pembuatan perahu. Tidak mungkin terjadi persebaran budaya dari satu tempat ke tempat yang lain, tanpa sarana transportasi yang dapat menunjang terjadi migrasi bangsa tersebut.

Persebaran suatu bangsa dan budayanya telah banyak diteliti oleh para ahli. Migrasi-migrasi pada masa prasejarah antara lain migrasi pendukung tradisi Megalitik dibahas oleh W.J. Perry dan Mac Millan Brown ²⁾.

2) Van der Hoop telah mengulas tentang teori-teori mereka dalam *Megalithic Remains in South Sumatera* (1932). Teori Mac Millan Brown dan W.J. Perry menyebutkan bahwa, tradisi megalitik tersebar ke arah timur karena pendukung megalitik tersebut mencari emas dan mutiara yang banyak dihasilkan di belahan bumi sebelah timur.

Sedangkan migrasi (pindahnya) bangsa dan budaya Austronesia (yang dianggap oleh para arkeolog merupakan nenek moyang bangsa Indonesia) telah dibahas oleh Von Heine Geldern (th 1945)³⁾. Perpindahan bangsa tersebut telah berlangsung begitu lama. Dasar pemikiran para ahli dalam menyimpulkan tentang adanya persebaran bangsa-bangsa tersebut tidak terlepas dari data arkeologi maupun bahasa dan lain-lainnya. Terjadinya persebaran bangsa dan budayanya tentu tidak terlepas dari kemajuan yang telah dicapai oleh bangsa itu sendiri. Kemajuan dalam bidang teknologi pembuatan perahu sangat menentukan. Perjalanan yang jauh yang harus melalui samudera luas dengan gelombang raksasa tentu harus ditempuh dengan perahu yang sempurna dan mampu untuk mengatasi gelombang besar. Oleh karena itu maka perahu sangatlah penting dalam peristiwa migrasi suatu bangsa. Peristiwa inilah yang perlu diperhatikan jika akan meneliti tentang perjalanan jauh yang ditempuh oleh nenek moyang bangsa Indonesia dalam mencapai tempat yang diinginkan. Migrasi suatu bangsa tidak mungkin akan terlaksana tanpa didukung oleh kepiawaian dalam teknologi pembuatan sarana pelayaran dalam bentuk perahu.

Peristiwa-peristiwa sedih yang menimpa bangsa Austronesia sebagai induk nenek moyang bangsa Indonesia di tanah asalnya di daerah daratan Asia, menyebabkan dorongan bangsa tersebut untuk meninggalkan tanah asalnya. Serangan-serangan dari suku barbar yang datangnya dari daerah Asia Tengah secara bertubi-tubi sangat mengganggu ketenteraman mereka. Lebih-lebih adanya alam lingkungan yang tidak bersahabat baik yang disebabkan oleh air bah (banjir), angin taufan dan lain-lain, mendorong migrasi bangsa Austronesia. Mereka mencari daerah baru yang dapat memberikan harapan masa depan yang lebih baik.⁴⁾

Peristiwa inilah yang tampaknya merupakan suatu kejadian yang dapat dipakai sebagai awal penelitian tentang keberadaan perahu tradisional Nusantara.

3) Teori Von Heine Geldern tersebut dituangkan dalam tulisannya *Prehistoric Research in the Netherlands Indie*. Ia mengatakan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia berasal dari daratan Asia (Yunan), yang mengadakan migrasi dalam dua gelombang yaitu pada masa neolitik dan masa perunggu besi. Teori-teorinya tersebut masih terus diikuti oleh ahli-ahli prasejarah seperti Van Heekeren, Quartitch Wales, R.P. Soejono dan lain-lain.

4) Bencana besar khususnya banjir yang terjadi di daerah asal bangsa Austronesia, seperti Sungai Yang-tse-Kiang, Hoangho, Mekong menjadi salah satu sebab adanya tekanan-tekanan yang mendorong bangsa Austronesia tersebut harus berpindah untuk mencari daerah lain. Sungai besar di Tiongkok itu disebut Sungai Kuning, karena sering banjir dengan membawa lumpur yang menyebabkan airnya kuning.

Dengan adanya tantangan yang begitu keras yang mencakup hidup mati maka tentu bangsa Austronesia tersebut sedikit demi sedikit mencoba untuk membuat sarana (perahu) yang nantinya akan dipakai untuk menyeberangi lautan. Mereka mulai belajar untuk membuat perahu dari bahan-bahan yang ada di lingkungan hidup mereka. Keadaan alam dari daerah asal bangsa Austronesia di Asia, terdiri dari sungai-sungai besar, kecil dan pantai. Karena kehidupan mereka yang selalu mempergunakan transportasi melalui sungai, dan laut, maka tidak mengherankan jika, dari pengalaman-pengalaman alam laut dan sungai tersebut secara langsung maupun tidak langsung akan mendidik mereka untuk mencari jalan agar dengan mudah dapat melakukan transportasi sungai dan laut yang selalu mereka hadapi. Lebih-lebih dengan adanya situasi dan kondisi yang tidak memungkinkan mereka dapat hidup lebih lama di tanah asalnya, maka usaha untuk membuat dan menciptakan perahu yang lebih besar dan kuat terus dilakukan. Perahu-perahu tersebut terdiri dari jenis sederhana sampai jenis yang maju. Perahu-perahu sederhana dibuat dari bambu yang diikat dan dirangkai sehingga mampu untuk sarana angkut sederhana (foto 1,2,3). Sedangkan perahu yang telah maju yang dibuat dengan didasari konsep-konsep keseimbangan adalah perahu-perahu cadik baik dalam bentuk kecil, sedang, sampai besar (foto 4,5).

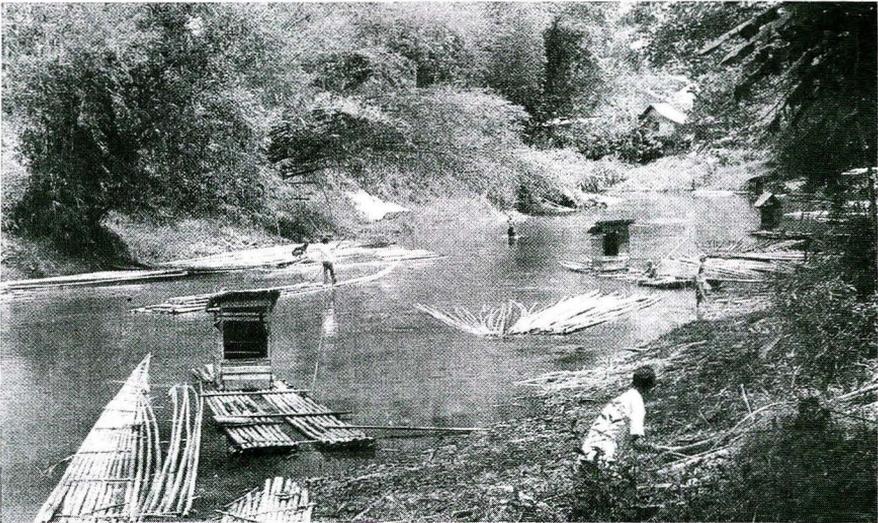


Foto 1 Perahu-perahu rakit di Sungai Ciliwung (Tatang S Raja, 1990-1991)



Foto 2 Penulis sedang mengadakan penelitian perahu rakit di Sungai Ogan



Foto 3 Penelitian perahu di Situs Danau sekitar Jarai, Lahat, Sumsel

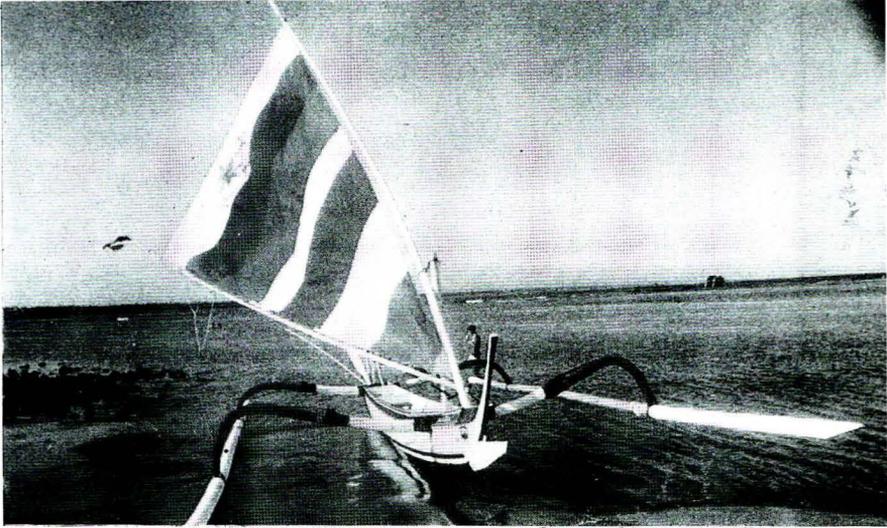


Foto 4 Perahu bercadik dari pantai Bali (Tatang S. Raja, 1990-1991)

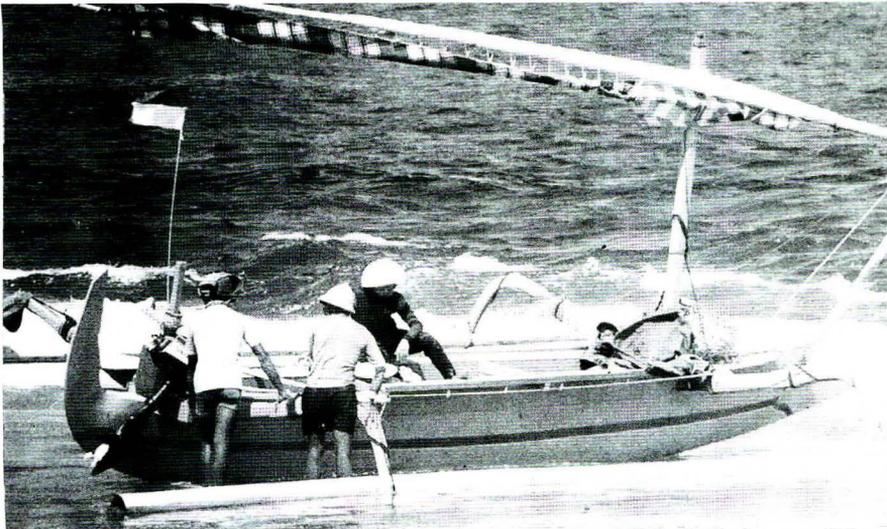


Foto 5 Perahu berasal dari Pantai Bali (Tatang S. Raja, 1990-1991)

Kondisi geografis di kepulauan Indonesia yang terdiri dari lautan dan pulau-pulau dengan gelombang besar telah memberikan pelajaran yang sangat berharga akan tumbuh dan berkembangnya teknologi pembuatan perahu tradisional di tanah air.

Perahu tradisional Nusantara telah dikenal dan dimanfaatkan sejak dari jaman prasejarah, datangnya pengaruh kebudayaan India, di awal masa perkembangan Islam dan berkembang begitu subur sampai masa kini. Rangkaian perubahan tentang bentuk dan peranan perahu bagi kehidupan masyarakat dari masa ke masa perlu untuk diketahui.

I.1 Latar belakang dan permasalahan

Perahu tradisional Nusantara terdapat di berbagai wilayah di Indonesia. Perahu tradisional dimaksud adalah perahu yang cara-cara pembuatannya dikerjakan melalui pengalaman-pengalaman “getok tular” yang diwariskan oleh leluhurnya. Di samping itu perahu tradisional Nusantara dibuat dengan bahan baku kayu yang dapat diperoleh secara mudah di berbagai tempat di Indonesia. Sedangkan sebutan “Perahu Nusantara” mengacu pada keberadaan (eksistensi) perahu tersebut yang dapat ditemukan secara tersebar di berbagai wilayah Indonesia. Setiap pulau atau etnis tertentu yang hidup di dekat pantai, danau, dan sungai tentu memiliki perahu tradisional.

Perahu tradisional Nusantara yang menurut para ahli berasal dari perahu-perahu bangsa Austronesia dalam bentuk perahu-perahu cadik, terus berkembang secara perlahan-lahan sesuai dengan alam lingkungan di mana perahu itu berada. Perahu tradisional Nusantara sangat menarik bukan hanya karena perahu tersebut merupakan sarana untuk memenuhi kebutuhan transportasi dalam menunjang kemudahan untuk bergerak (baik untuk mencari makanan, berdagang, menangkap ikan, mutiara maupun hasil laut lainnya), tetapi penting pula dalam kaitannya dengan konsepsi kepercayaan. Perahu biasanya dihubungkan dengan peristiwa-peristiwa perjalanan arwah setelah arwah tersebut meninggalkan raganya. Dari kedua manfaat perahu tradisional Nusantara tersebut maka dalam penelitian untuk mengetahui tentang perahu Nusantara muncul berbagai permasalahan. Pembahasan terhadap perahu Nusantara yang merupakan hasil cipta rasa dan karsa bangsa Indonesia, khususnya yang mencakup asal mula, daerah persebaran, siapa yang membuat, kapan dibuat, di mana dibuat, untuk apa dibuat belum pernah ada. Kapan mulai muncul dan gejala-gejala apa yang menjadi bukti keberadaan

perahu-perahu Nusantara. Hal ini merupakan masalah yang perlu dikupas baik sejak masa prasejarah, masa Hindu dan Islam. Gejala akan adanya perahu pada masa prasejarah, pengaruh Hindu atau Islam belum pernah dibahas. Sementara perahu-perahu tradisional Nusantara, merupakan hasil karya bangsa Indonesia sendiri yang patut dibanggakan. Lebih-lebih dengan munculnya perahu Pinisi, nama Indonesia menjadi semakin dikenal di mata dunia. Perahu Pinisi yang diciptakan dan dibuat oleh bangsa Indonesia seperti yang banyak dilakukan di Bulukumba (Sulawesi Selatan) sudah dikenal sampai taraf internasional. Bahkan perahu-perahu Pinisi telah dibeli oleh orang-orang terkenal untuk berbagai keperluan. Kapal Pinisi dengan berbagai ukuran telah dibuat dengan ciri-ciri khas Nusantara. Pada tahun 1989 seorang pelaut Jerman Hans Schwart membeli perahu yang indah itu untuk dibawa ke negerinya. Michael Chan seorang warga Inggris tahun 1991 membeli dan membawa perahu Pinisi ke negerinya. Tahun 1992 Yamamoto Yushiki warga negara Jepang menggunakan Pinisi untuk keliling dunia ⁵⁾. Bahkan tahun 1994 seorang arkeolog Singapura telah membeli kapal Pinisi Bulukumba, dan tahun 1991 seorang pengusaha telah meletakkan kapal Pinisi di Puncak untuk keperluan bisnis. Semua peristiwa tersebut di atas jelas akan membawa nama Indonesia lebih terkenal. Dan ini jelas akan menjadi suatu kebanggaan Nasional dan memberikan pemupukkan pada kesadaran cinta tanah air.

Perahu tradisional Nusantara sebagai suatu ciri khas yang menjadi milik bangsa Indonesia perlu ditumbuhkembangkan serta dilestarikan agar kepiawaian dalam pembuatan perahu-perahu Nusantara itu tetap dikenal dan diketahui. Dengan adanya rasa cinta tanah air dan kebanggaan nasional itu maka perlu adanya sarana untuk menyebarkan pengetahuan tentang peranan perahu-perahu tradisional dari masa ke masa. Data yang penulis kumpulkan selama ini merupakan data dari suatu khasanah budaya dan teknologi yang bersifat tradisional yang perlu diketahui oleh masyarakat luas baik peneliti, siswa, mahasiswa dan masyarakat pada umumnya. Kepiawaian dalam pembuatan perahu-perahu tradisional Nusantara terjadi melalui proses dalam jangka waktu panjang yang dirintis oleh bangsa Austronesia yang merupakan asal-usul bangsa Indonesia. Perjalanan yang begitu panjang dari masa yang paling tua masa prasejarah, masa-masa pengaruh Hindu pengaruh Islam sampai sekarang, telah memberi kesempatan yang begitu luas bagi bangsa Indonesia yang terdiri dari berbagai etnis untuk mengembangkan perahu-perahu tradisional Nusantara.

5) Pos Kota 23 Juni 1996.

Kemajuan pesat yang telah dicapai oleh bangsa Indonesia, patut dibanggakan. Faktor-faktor apa yang menyebabkan tumbuh kembangnya perahu tradisional Nusantara dari masa ke masa merupakan masalah penting yang perlu diketahui. Permasalahan awal atau pertama adalah dari mana asal budaya atau tradisi pembuatan perahu dan siapa yang pertama kali mengembangkan teknologi tradisional untuk pembuatan perahu tersebut. Permasalahan kedua adalah kapan perahu tradisional Nusantara tersebut muncul. Permasalahan-permasalahan tersebut di atas menyangkut permasalahan tentang peristiwa migrasi yang menuntut keberadaan sarana transportasi untuk mengarungi laut. Apakah latar belakang perahu tradisional dalam kaitannya dengan pemenuhan kebutuhan spiritual. Pembuatan gambar atau lukisan-lukisan perahu dari berbagai benda artefaktual seperti pada nekara perunggu, gua-gua, kain dan lain-lain tentu mempunyai maksud-maksud tertentu yang berkaitan dengan pola pikir tentang konsepsi kepercayaan. Apakah benar bahwa perahu-perahu sejenis perahu tradisional Nusantara itulah yang dipakai bangsa-bangsa pada jaman dahulu berimigrasi, atau ada bentuk perahu yang lain. Bagaimana proses perkembangan perahu Nusantara sejak awal mulanya juga menjadi permasalahan yang perlu dijawab.

I.2 Ruang Lingkup

Pokok bahasan tentang perahu tradisional Nusantara ini mencakup berbagai aspek. Aspek pertama adalah tentang kapan awal munculnya gejala-gejala adanya pemakaian perahu tradisional Nusantara dan siapa yang mulai mengembangkannya. Kurun waktu kapan muncul dan berkembangnya perahu tradisional Nusantara tersebut dipandang sangat penting. Hal ini disebabkan bahwa dengan diketahuinya kronologi muncul dan perkembangan perahu tersebut maka dapat diketahui pula tentang sejarah perahu Nusantara dan sekaligus diharapkan dapat menunjang pula tentang pengetahuan dan wawasan perjalanan migrasi bangsa ke Indonesia yang banyak memberikan warna tentang kehidupan dan budaya bangsa Indonesia. Ruang lingkup yang kedua berkaitan dengan peranan dan fungsi perahu dalam kehidupan bangsa Indonesia di masa lampau atau masa kini. Ruang lingkup yang berkaitan dengan peranan dan fungsi didasari oleh pertimbangan akan adanya gejala-gejala bahwa perahu merupakan sarana untuk memenuhi kebutuhan yang berhubungan dengan konsepsi kepercayaan. Sampai seberapa jauh etnis-etnis di berbagai wilayah di Indonesia memanfaatkan perahu baik untuk

keperluan sehari-hari (keperluan profan) dan keperluan yang berkaitan dengan kepercayaan. Pemanfaatan perahu untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari bagi setiap etnis kemungkinan ada perbedaan-perbedaan. Hal ini mengingatkan bahwa kebutuhan hidup manusia sangatlah kompleks. Tentang bahasan perahu tradisional nusantara meliputi perahu tradisional yang ditemukan di berbagai wilayah di Indonesia. Sudah selayaknya, karena keterbatasan penulis untuk memperoleh data yang menyeluruh di setiap pulau dan etnis yang ada di Indonesia maka pembahasan tentang perahu Nusantara ini tidak mungkin dapat mengetengahkan semua jenis perahu tradisional. Demikian pula tentang foto-foto pelengkap tidak mungkin dapat menjangkau seluruh perahu tradisional di Nusantara. Dalam hal ini penulis akan mencoba untuk membahas semaksimal mungkin sesuai data yang di-peroleh.

I.3 Tujuan Penulisan

Tulisan tentang “Perahu Tradisional Nusantara” bertujuan untuk mencoba membahas tentang salah satu sarana utama dalam transportasi yang telah muncul sejak jaman dahulu. Kemampuan untuk menciptakan sarana transportasi yang memadai yang dapat memecah ombak besar untuk mengarungi samudera luas telah dirintis dan dimiliki oleh nenek moyang bangsa Indonesia. Hal ini merupakan suatu bukti yang dapat memupuk harga diri dan kepercayaan terhadap leluhur bangsa bahwa mereka adalah bangsa yang besar. Tulisan tentang perahu tradisional ini didorong oleh adanya berbagai data yang terkumpul selama penulis melakukan penelitian-penelitian di bidang arkeologi di berbagai tempat di Nusantara. Di samping itu fenomena dan panorama sering terlihat di pantai, di laut, di danau di sungai dan lain-lain yang memberi petunjuk bahwa perahu memegang peranan penting dalam perkembangan suatu bangsa atau etnis tertentu. Sarana transportasi dalam bentuk perahu sangat penting untuk diketahui. Kebutuhan sarana transportasi untuk berbagai kepentingan yang sering tampak di berbagai wilayah di Indonesia serta ditemukannya sejumlah data tentang perahu dalam kaitannya dengan arkeologi, memberikan dorongan yang kuat terhadap penulisan buku ini. Perahu Nusantara penting artinya bukan hanya sebagai sarana praktis untuk transportasi, tetapi lebih dari itu perahu tradisional Nusantara penting artinya bagi ilmu pengetahuan dan teknologi di samping pengetahuan budaya. Munculnya perahu tradisional dalam memenuhi kebutuhan spiritual yang mencakup kehidupan berbagai suku di Indonesia berkaitan erat dengan budaya baik bidang seni, adat istiadat, kepercayaan

dan lain sebagainya. Secara keseluruhan tujuan dari penulisan buku ini adalah untuk memberikan tambahan pengetahuan dan wawasan tentang arti pentingnya perahu Nusantara baik dalam penggunaan praktis maupun penggunaan yang berkaitan dengan kepercayaan. Permasalahan yang ada yang mencakup berbagai hal seperti telah disebutkan di halaman depan merupakan suatu arah yang akan dicapai dalam penulisan buku ini. Penulisan buku ini juga sekaligus memberikan pengetahuan dan pemupukan kesadaran akan budaya dan tanah air serta bangsa dan memupuk kebanggaan nasional melalui perahu tradisional Nusantara. Di samping itu penulisan buku ini juga akan membantu dalam usaha pembangunan mencerdaskan bangsa dan membentuk manusia Indonesia seutuhnya dalam usaha mengenal mengetahui dan melestarikan warisan budaya Nasional.

I.4 Penelitian dan Penulisan Tentang Perahu oleh Para Ahli Terdahulu

I.4.1 Perahu masa prasejarah

Perahu-perahu pada umumnya dan perahu Nusantara khususnya telah ditulis oleh berbagai peneliti dan ahli dari Indonesia maupun dari luar. Penelitian terhadap perahu tersebut biasanya mencakup tentang perahu masa kini yang dimiliki oleh berbagai etnis di Indonesia. Sementara perahu Nusantara yang telah berkembang sejak masa prasejarah maupun masa Hindu Buddha belum banyak ditulis. Beberapa tulisan yang mencakup lukisan perahu dari gua dan ceruk di Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Maluku maupun di Irian Jaya telah dilaporkan dan ditulis, namun pembahasannya tidak mencakup aspek kehidupan yang lebih luas. Temuan perahu-perahu kuno dalam bentuk lukisan telah ditulis oleh Ismanto Kosasih, Fadhlán S. Intan dan Rita Istári, dalam bentuk gambaran global.

Tokoh arkeolog Belanda yang juga sebagai Bapak Prasejarah Indonesia Van Heekeren telah mencoba pula untuk membahas tentang peranan perahu dalam kehidupan masa prasejarah, tetapi tulisan beliau tampaknya baru merupakan pengenalan awal tentang temuan tersebut. Temuan-temuan tentang data perahu dari masa prasejarah baru muncul dalam dua dasawarsa terakhir. Lukisan perahu muncul dan ditemukan di gua-gua Sulawesi Selatan seperti di gua Simpangbita, di gua dan ceruk di Sulawesi Tenggara dan terakhir ditemukan oleh Fadhlán S. Intan dan Rita Istari di Kei Kecil dalam penelitian tahun 1996. Berbagai bentuk perahu

dari yang berbadan pendek sampai dengan berbadan panjang, baik mempunyai layar maupun tidak berhasil ditemukan oleh Ismanto Kosasih dalam penelitian gua (*speleologi*) tahun 1994.

Tentang keberadaan perahu dari masa yang begitu tua yaitu masa berburu dan mengumpulkan makanan tingkat lanjut di Afrika telah diinformasikan oleh Ismanto Kosasih (1983) dalam tulisannya "Lukisan Gua di Indonesia Sebagai Sumber Data Penelitian Arkeologi" mengatakan bahwa lukisan-lukisan suku Bushmen dari Afrika Selatan, sudah lama terkenal sebagai hasil karya seni. Pada salah satu ceruk yang terdapat di sepanjang Sungai Tsoelike di Lesotho dijumpai lukisan sekelompok penangkap ikan, yang digambarkan bersama-sama dengan perahu mereka. Lukisan ini jelas menggambarkan tentang bagaimana cara mencari makan nenek moyang pada saat itu. Selain memberikan informasi tentang perahu di kawasan luar Indonesia, Ismanto Kosasih juga menyebutkan tentang lukisan-lukisan perahu di daerah Indonesia khususnya di Indonesia bagian Timur. Di pulau Seram, Kei dan Irian Jaya telah ditemukan berbagai lukisan gua dan ceruk di antaranya terdapat lukisan perahu di samping ikan, burung, binatang melata dan lain sebagainya. Di Sunga Tala (Seram) Roder juga telah menemukan lukisan-lukisan perahu bersama manusia, lambang matahari dan rusa. Lukisan perahu di Irian Jaya digambarkan hampir sama dengan yang ditemukan di Kepulauan Kei.

Dalam tesis untuk mencapai magisternya Kosasih mencoba untuk membahas sedikit tentang bentuk-bentuk perahu di daerah Muna. Penggambaran perahu pada dinding gua dan ceruk di sana dikatakan oleh Kosasih dengan mempergunakan cat warna merah atau kecoklat-coklatan. Lebih lanjut Ismanto mengatakan bahwa penggambaran perahu pada gua dan ceruk merupakan simbol akan adanya kepercayaan. Tetapi ada juga yang mengatakan bahwa penggambaran tersebut menggambarkan tentang kehidupan alam kelautan.

Beberapa pendapat tentang perahu-perahu dari masa prasejarah yang ditemukan di gua biasanya mengacu pada cara-cara mencari ikan untuk penambahan gizi mereka. Perahu-perahu tersebut merupakan simbol agar dalam penangkapan ikan di laut mereka akan memperoleh hasil yang memuaskan. Tetapi pendapat ini tampaknya sangat lemah karena tidak ditemukan bukti yang konkrit. Namun demikian para ahli lebih setuju bahwa perahu-perahu tersebut menggambarkan pola kehidupan di masa lampau dan merupakan budaya pantai awal di Nusantara. Bahkan Ismanto Kosasih mengatakan bahwa perahu berbadan panjang yang ditemukan di ceruk Kepulauan Muna ada hubungannya dengan adegan

perang. Di sana penumpang mengenakan berbagai kelengkapan antara lain membawa senjata, parang atau tombak. Perahu panjang tersebut dikatakan sebagai perahu kora-kora di bagian timur Indonesia atau bahkan menyerupai perahu panjang di Irian Jaya (Foto 63).

Tentang tinggalan perahu yang ditemukan di daerah Maluku, yaitu di Kei Kecil diinformasikan oleh Fadhlán S. Intan dalam sebuah tulisannya yang berjudul "Geologi Situs Gua Kepulauan Kei Kecil, Maluku" (Fadhlán, 1997-1998). Dikatakan oleh Fadhlán bahwa lukisan perahu dengan cat warna merah, hitam dan putih telah ditemukan di gua-gua dan ceruk, diantaranya di gua Loh Vat 2, Loh Vat 4 dan lain-lain. Dengan mengambil dari pendapat Ismanto Kosasih ia mengatakan bahwa cat warna putih yang dipakai untuk melukis perahu mempunyai arti dan sebagai simbol kematian. Arwah si mati dibawa oleh burung atau perahu menuju ke alam arwah.

Niko L. Kana dalam disertasinya yang telah diterbitkan dalam bukunya *Dunia Orang Sawu* telah banyak membahas tentang perahu sebagai simbol dari kehidupan manusia. Bahkan ia menyebutkan bahwa tempat-tempat pemukiman mereka disamakan dengan perahu. Demikian pula nama bagian tempat pemukiman mereka ada yang disebut dengan haluan, ada juga yang disebut dengan buritan. Bahkan banyak upacara-upacara yang dilakukan dengan mempergunakan perahu atau sejenis perahu (Niko L. Kana, 1983).

Sementara itu R.P. Soejono dalam disertasinya *Sistim-sistim Penguburan Pada Masa Akhir Prasejarah di Bali* telah mencoba membahas secara mendalam tentang kepercayaan arwah nenek moyang yang berhubungan dengan perahu (1977). Studi tentang perahu yang dilontarkan oleh R.P. Soejono merupakan studi etnoarkeologi dengan menggali data yang mengait pada fungsi perahu dalam kepercayaan berbagai etnis masa kini. Tetapi beliau belum mencoba untuk membahas data otentik yang pernah dijumpai pada gua dan ceruk di Indonesia yang diperkirakan sudah muncul pada masa epipaleolitik atau masa berburu dan mengumpul makanan tingkat lanjut.

Penelitian R.P. Soejono yang begitu mendalam tentang kepercayaan suku-suku Indonesia terhadap arwah nenek moyang dalam hubungannya dengan perahu diikuti oleh Claudia Noertyas yang melihat peranan perahu sebagai motif hias dan lambang pada masa prasejarah (Claudia Noertyas, 1989). Apa yang telah dituliskan oleh Claudia merupakan suatu paparan yang lengkap yang mengacu pada

pandangan dan pendapat R.P. Soejono disertai penambahan data dari olahan dan penelitian baru yang belum sempat dilakukan oleh R.P. Soejono.

Van Heekeren, Van der Hoop, R.P. Soejono mengaitkan perahu-perahu ada yang merupakan simbol dan ada pula yang dimanfaatkan secara langsung untuk upacara kematian. Hal ini tampaknya sangat sesuai dengan data otentik yang berhasil dijumpai oleh Haris Sukendar, Fadhlan S. Intan dan Rita Istari di Selayar dan Kei bahwa di sana terdapat bentuk-bentuk peti mayat yang menyerupai perahu. Beberapa ahli juga mengatakan bahwa perahu-perahu yang ada di kain-kain kapal dari daerah Lampung juga menggambarkan perahu-perahu mayat. Bahkan di sana digambarkan pula orang-orang dalam bentuk yang sederhana dalam arti digambarkan dengan bagian tubuh yang tidak lengkap.

Selain R.P. Soejono hubungan antara sarkofagus Bali dengan perahu telah ditulis oleh Ayu Kusumawati dalam tulisannya yang berjudul "Bentuk Sarkofagus Bali dan Latar Belakangnya" (Ayu Kusumawati, 1997-1998). Lebih lanjut Ayu Kusumawati mengatakan bahwa: "Bangsa Austronesia yang oleh para ahli dikatakan sebagai bangsa yang menurunkan bangsa Indonesia berpindah dari daratan Asia ke Indonesia (Nusantara) dengan perahu-perahu cadik". Lebih lanjut dikatakan tentang bagaimana gambaran perjalanan arwah nenek moyang ketika menuju ke dunia arwah. Perjalanan tersebut dikatakan sama dengan perjalanan yang harus ditempuh dengan perahu. Dalam tulisannya ia juga menyitir pendapat Van Heekeren bahwa suku bangsa yang kebiasaannya membuat wadah kubur berbentuk perahu, pada dasarnya merupakan penggambaran peristiwa yang dialami yang mempergunakan perahu dalam aktifitas sehari-hari, baik di laut, di sungai dan di rawa.

Dalam menganalisis tinggalan sarkofagus yang diperbandingkan dengan perahu atau simbol perahu, Ayu Kusumawati mengambil contoh temuan dari berbagai tempat antara lain sarkofagus dari Tegawase, Menduk Tumpeng, Antapan, Kramas, dan sarkofagus dari Gilimanuk.

Purusa Mahaviranata juga pernah mengupas tentang kubur batu dalam kaitannya dengan perahu. Ia mengatakan bahwa sarkofagus Bali yang banyak ditemukan di berbagai tempat terjadi karena penduduknya yang datang ke tempat-tempat pemukiman datang dengan mempergunakan perahu. Purusa menghubungkan perahu dengan kedatangan pendukung budaya sarkofagus dengan adanya cerita rakyat dan kepercayaan di Bali bahwa putri Danau Batur Ratu Mas

Maketel kalau mau bertemu dengan suaminya Bhatara Gunung Raung mempergunakan perahu. Purusa selanjutnya mengatakan bahwa bentuk kubur yang menyerupai perahu merupakan lambang atau simbol kendaraan untuk menuju dunia arwah (Purusa, 1983; R.P. Soejono, 1977). Sementara penelitian yang dilakukan oleh R.P. Soejono pada sarkofagus Cacang Desa Gianyar tahun 1960 – 1964 ternyata menemukan bukti bahwa orang yang dikuburkan dalam sarkofagus tersebut adalah termasuk ras Mongoloid. Tentunya dengan ras Mongoloid ini maka paling tidak memberikan gambaran bahwa pendukung budaya sarkofagus Bali mempunyai hubungan dengan ras yang pernah mendiami daratan Asia. Apa yang dikatakan oleh Purusa dalam tulisannya jelas mendukung apa yang telah dikatakan oleh R.P. Soejono dan Ayu Kusumawati, tentang kaitan antara sarkofagus dengan perahu sebagai sarana transportasi dan simbol perjalanan arwah.

Sumbangan data tentang bentuk-bentuk kubur yang menyerupai bentuk perahu telah dilakukan oleh Van der Hoop, Supardi, Buning dan lain-lain. Van der Hoop dalam artikelnya *Steenkistgraven in Goenoeng Kidoel* yang terbit dalam TBG 1935 telah mengupas tentang bentuk-bentuk peti kubur batu yang menyerupai perahu di Gunung Kidul. Walaupun Van der Hoop sendiri tidak atau belum mengaitkan temuan-temuannya dengan perahu namun ia telah berjasa dalam memberikan sumbangan dalam pembahasan perahu dalam kaitannya dengan kubur megalitik. Van der Hoop telah mengatakan penelitian baik survei maupun penggalian. Beberapa kubur batu telah digali secara sistematis di daerah Gunung Kidul antara lain di Kajar, Bleberan, Wonobudho, Sokoliman dan lain-lain. Bentuk-bentuk peti batu di Wonosari (Gunung Kidul) merupakan salah satu kubur peti batu yang mempunyai kemiripan dengan kubur batu di Sarawak, Taiwan dan di Jepang. Hal ini memberikan petunjuk bahwa tampaknya tidak dapat dipungkiri lagi bahwa tinggalan budaya kubur peti batu tersebut disebarkan oleh suatu bangsa yang sudah mengenal perahu. Maka seperti apa yang dikemukakan Van Heekeren bahwa orang-orang atau pendukung megalitik yang membuat kubur menyerupai perahu adalah hasil dari kehidupan kesehariannya yang pernah dikemukakan oleh Van der Hoop (1935) dikupas kembali oleh R.P. Soejono dalam bukunya *On Prehistoric Burial Methods in Indonesia* (R.P. Soejono, 1969).

Seperti juga Niko L. Kana, Sampurno S. juga telah membahas tentang bagaimana kehidupan orang-orang Toraja dengan perahu. Dalam tulisannya yang berjudul *Arsitektur Tradisional dan Kepribadian Budaya Toraja* (S. Sampurno, 1980)

ia menguraikan dan mengatakan tentang cerita suku bangsa Toraja yang berkaitan dengan perahu sebagai berikut :

“Nenek moyang suku bangsa Toraja adalah orang perantauan dari luar Toraja, yaitu dari pulau Pongko, yang artinya timbunan tanah. Dari sana mereka berlayar mengarungi sungai Sa’dan, dari selatan menuju ke utara. Rombongan ini dipimpin oleh Londong di Rura. Sampai di perbatasan Enrekang, perahu mereka karam. Sebagian dari mereka ada yang tinggal di situ dan sebagian lagi meneruskan perjalanan ke utara ke daerah pegunungan. Kemudian mereka membuat rumah-rumah dengan bentuk yang dipengaruhi bentuk perahu. Ruangan-ruangannya kecil dan sempit dengan jendela yang kecil pula, seperti pada sebuah kapal. Atapnya dibentuk seperti sebuah perahu, pada bagian muka dan belakang rumah diberi hiasan kepala burung yang panjang yaitu burung “katik” sebagai hiasan kapal. Pada umumnya katik yang ada di bagian utara, selalu lebih besar dari pada katik yang ada pada bagian selatan. Ini menggambarkan sebuah perahu yang sedang berlayar menghadap ke utara”.

Lebih lanjut S. Sampurno mengatakan bahwa tampaknya seakan-akan orang Toraja Sa’dan memang berasal dari selatan yang datang dengan perahu, karena orang-orang yang tinggal sama-sama dalam satu distrik dinamai “SANGLEMBANG” yang berarti dari satu perahu. Jadi maksud mereka semua satu turunan dari nenek moyang mereka yang berlayar dengan satu perahu, pada waktu mereka datang ke Toraja.

1.4.2 Penulisan Terhadap Perahu Masa Hindu

Berbagai hal yang menyangkut masalah perahu pada masa Hindu telah dibahas oleh berbagai ahli khususnya ahli bangsa Indonesia sendiri. Tokoh-tokoh yang pernah menyinggung tentang perahu beserta berbagai aspeknya, seperti jalur pelayaran, perdagangan, serta lalu lintas perahu masa Hindu ditinjau dari letak geografisnya dan lain-lain telah menjadi perhatian para ahli. Peneliti dan ahli tentang perahu dan jalur perdagangan dan lain-lain antara lain terdiri dari: A.B. Lopian, Hasan Muarif Ambary, S. Sartono, Setyawati Sulaiman, sebagai tokoh senior di

samping Bambang Budi Utomo, Slamet Pinardi, Suroso MP sebagai arkeolog muda yang menaruh perhatian pada pengetahuan kelautan. Di samping tokoh arkeolog Indonesia sendiri terdapat juga ahli-ahli yang tertarik di bidang ini antara lain ahli-ahli dari Perancis seperti Y.P. Manguin, Giot, Lombart dan masih banyak lagi.

Kupasan tentang perahu masa Hindu ada yang khusus membahas tentang perahu Sriwijaya, perahu masa Mojopahit, jenis perahu dari candi Borobudur, maupun perahu-perahu yang berlalu-lalang di Indonesia dalam aktifitas Jalur Sutra (*Silk Road*).

A.B. Lopian dalam salah satu kertas kerjanya yang dibacakan dalam Pra Seminar Penelitian Sriwijaya dengan judul *Pelayaran Pada Masa Sriwijaya* telah membahas secara panjang lebar tentang jalur perdagangan waktu itu serta berbagai bentuk perahu yang dipergunakan dalam perdagangan waktu itu. Beliau mengatakan bahwa pada waktu Sriwijaya memegang hegemoni di Nusantara tentu sudah memiliki angkatan laut yang kuat untuk menjaga kestabilan jalur perdagangan di Asia Tenggara. Dengan berdasar pada pendapat Coedes 1948 ia mengatakan bahwa lalu lintas dalam negeri memerlukan angkutan laut, sedangkan pada beberapa inskripsi menyebutkan dengan jelas bahwa raja menggunakan perahu/kapal untuk perjalanan "siddhayatra" yang disebutkan dalam prasasti Kedukan Bukit.

Lebih lanjut dikatakan oleh A.B. Lopian bahwa Sriwijaya telah memegang kendali dalam pelayaran dan perdagangan, dengan kata lain Sriwijaya telah memiliki kapal-kapal dan melakukan pelayaran sendiri. Sebuah studi tentang pelayaran menyusur pantai Campa dan Annam menunjukkan bahwa beberapa toponim pada pantai ini berasal dari bahasa Melayu. Ini merupakan bukti lagi untuk memperkuat pendapat bahwa pelayaran orang-orang Melayu ke negeri Cina diselenggarakan oleh kapal-kapal dan pelaut-pelaut di Asia Tenggara dan negeri Cina. A.B. Lopian juga menjelaskan tentang bentuk perahu-perahu yang dipahatkan di candi Borobudur beserta latar belakangnya (Lopian, 1979).

Tentang perahu pada masa berkembangnya pengaruh Hindu khususnya di sepanjang aliran sungai Batanghari telah dibahas oleh Bambang Budi Utomo dalam Pertemuan Ilmiah Arkeologi III yang diadakan di Ciloto (Puncak). Dalam tulisannya Bambang Budi Utomo yang berjudul *Penelitian Pendahuluan Situs Arkeologi di Daerah Tepi Sungai Batanghari* Bambang mengatakan bahwa pada sekitar tahun 1225 Masehi disebutkan telah ada suatu kerajaan yang disebut San-Fo-Tsi yang diperkirakan sebagai kerajaan Sriwijaya. Dikatakan bahwa kerajaan tersebut berada

di laut selatan dan menguasai penuh perdagangan di Selat Malaka, dikatakan pula bahwa pelabuhannya memakai rantai besi dan ibu kotanya terletak di air, penduduknya terpencar-pencar dan tinggal di rakit-rakit beratapkan ilalang. Dengan demikian diperkirakan bahwa kerajaan itu merupakan kota pelabuhan yang ramai. Kota pelabuhan yang diperkirakan adalah Muara Kumpeh yang terletak di pertemuan sungai Batanghari dengan Batang Kumpeh (Suakkandis) yang meliputi situs Suakkandis, Ujung Plancu dan Sematang Pundung. Agak ke dalam dari pertemuan sungai, bermuara di Batang Kumpeh terdapat sungai Limbungan yang berawarawa yang terletak di Ujung Plancu. Di sinilah diperkirakan merupakan tempat berlabuh perahu-perahu besar dan kecil untuk berdagang. Temuan di sini sangat memperkuat dugaan tersebut yaitu dengan ditemukannya sisa-sisa perahu, tonggak kayu, sisa barang tembikar, keramik Cina dan lain-lain (Bambang Budi Utomo, 1983).

Secara tidak langsung Sri Soeyatmi Satari juga telah menguraikan tentang kehidupan perdagangan dan pelayaran serta perahu atau kapal pada masa Hindu di daerah Lasem dan Tuban. Dikatakan bahwa dari berita-berita Portugis abad ke-17 dan berita VOC kapal-kapal dari Jawa mengadakan perdagangan di seluruh Nusantara hingga Asia Tenggara benua dan Filipina. Pusat perdagangan yang terpenting pada waktu itu adalah Tuban, Gresik, Jepara termasuk juga Sedayu. Dikatakan oleh Soejatmi bahwa di tempat-tempat itu terdapat seribu (1.000) perahu atau lebih. Warung-warung darurat dibuat di tepi pantai untuk menjual dagangan.

Juga disebutkan bahwa di kota Tuban banyak bangsawan kaya karena berdagang sutra dan katun. Mereka memiliki kapal-kapal yang berisi lada, yang dibawa ke Bali yang ditukarkan dengan bahan pakaian. Lebih lanjut dikatakan bahwa banyak kapal-kapal dibuat di Banjarmasin. Jenis kapal yang lebih kecil dibuat di Lasem, sebab di daerah itu banyak kayu yang baik (Soejatmi, 1983).

Di daerah Kintamani keberadaan perahu (kapal) pada abad ke-9 telah disebut-sebut oleh I Wayan Wardha dalam tulisannya "*Perdagangan dan Komoditi dalam Jaman Bali Kuno*" (Wardha, 1983). Menurut Wardha, istilah-istilah yang dipergunakan untuk pengangkutan dalam air disebut-sebut dalam prasasti antara lain; *lancang*, *bantil*, *perahu*, *jong*, *bahitra*, sedang untuk menyebut pedagang dan saudagar adalah *banyaga*.

I.4.3 Penulisan Tentang Perahu Masa Islam dan Masa Kini

Tentang perahu Nusantara dari masa kini telah dibahas secara panjang lebar disertai gambar dan foto telah ditulis oleh berbagai ahli antara lain oleh Andrian Horridge yang telah menulis buku tentang perahu tradisional Nusantara dengan foto-foto, gambar serta berbagai jenis perahu yang telah dikenal di kepulauan Indonesia. Horridge menulis dalam bukunya *The Prahu Traditional Boat of Indonesia* (1981).

Penulis dan peneliti lain adalah W. Clifford Hawkins yang menulis buku *Praus of Indonesia*. Tampaknya ahli-ahli bangsa lain telah memberikan perhatian dan secara tidak langsung telah terpanggil untuk lebih mendalami lagi budaya bangsa Indonesia khususnya dalam kemahiran tentang pembuatan perahu tradisional Nusantara serta fungsinya dalam pelayaran dan perdagangan. Mereka sama sekali tidak membahas tentang perkembangan perahu tradisional Nusantara. Hal ini perlu dimengerti karena data tentang tumbuh dan berkembangnya tradisi perahu di Indonesia tidak mereka miliki. Sementara data yang ditinggalkan oleh nenek moyang masa lalu sebagian baru diketahui menjelang dua dasawarsa terakhir ini.

II. PERKEMBANGAN AWAL PERAHU TRADISIONAL NUSANTARA

Perkembangan awal perahu tradisional Nusantara dapat diketahui berdasarkan data arkeologis. Data arkeologis dimaksud berupa berbagai bentuk visual yang ditemukan baik berupa goresan, pahatan, lukisan, relief dalam bentuk dua dimensi atau dalam bentuk tiga dimensi (yang berupa perahu). Penulis sebutkan sebagai perkembangan awal di sini karena awal pertumbuhan perahu berasal dari masa yang tertua yaitu prasejarah. Data dalam bentuk perahu maupun dalam bentuk gambaran, goresan, lukisan, pahatan maupun relief ditemukan dalam kaitannya dengan periode tertua (periode awal) yaitu masa sebelum ada tulisan. Dengan pertimbangan tersebut maka di sini bahasan yang menyangkut masa prasejarah dikatakan sebagai masa perkembangan awal, baik berasal dari masa batu tua (paleolitik), masa batu tengah (epipaleolitik) atau masa neolitik (batu baru) bahkan masa-masa berkembangnya keahlian penguangan logam (masa perunggu besi).

Gejala-gejala pemakaian perahu untuk mengarungi samudera dan lautan luas oleh para ahli diperkirakan terjadi pada masa neolitik atau biasa disebut sebagai masa bercocok tanam (sekitar 4500 tahun yang lalu). Pada waktu itu bangsa Austronesia yang diperkirakan sebagai nenek moyang bangsa Indonesia mendiami daerah di sepanjang lembah sungai Mekong dan di Yunan (daerah Cina Selatan). Pada waktu itu gangguan-gangguan dari suku-suku bangsa yang masih mengembara selalu datang dan mengancam keamanan bangsa Austronesia tersebut. Ancaman-ancaman adanya serangan musuh dari suku lain dan keadaan lahan yang sudah tidak menguntungkan serta gangguan-gangguan alam menyebabkan bangsa Austronesia tersebut berusaha untuk mengatasi masalah yang ada dengan

melakukan migrasi ke daerah lain. Dari hasil penelitian tersebut di atas dapat diketahui bahwa alur migrasi bangsa Austronesia, ditempuh melalui transportasi air, baik melalui sungai maupun laut. Persebaran budaya kapak persegi yang dapat dirunut dari tinggalan artefaktual terjadi dua jalur migrasi yaitu melalui jalur selatan Malaysia, Sumatra, Jawa terus ke timur.

Sementara yang lain yang lewat utara melalui daerah Filipina, Formosa Sulawesi Utara sampai ke daerah Maluku/Halmahera.⁶⁾ Walaupun ada yang mengatakan bahwa keahlian pembuatan beliung, belincung dan alat batu lainnya, merupakan bukti bahwa perahu-perahu yang mereka gunakan adalah hasil kerja yang memakai alat-alat tersebut. Tetapi tampaknya pendapat ini ditentang oleh Van der Hoop yang mengatakan bahwa alat-alat tersebut tidak dimanfaatkan untuk pembuatan perahu.⁷⁾

Temuan bukit sampah dari kerang yang dijumpai di daerah Langkat, Binjai dalam bentuk "kyokkenmodinger" menunjukkan adanya pola hidup yang memanfaatkan sumber daya kelautan. Pengambilan kerang serta usaha penangkapan ikan yang dilakukan pada masa tersebut jelas memanfaatkan sarana transportasi laut dan sungai yaitu dengan perahu. Begitu lama berlangsungnya kehidupan menangkap kerang dan ikan di laut lepas dan pantai-pantai serta sungai menimbulkan onggokan sampah yang terdiri dari kulit-kulit kerang yang tinggi yang menjadi sisa makanan mereka. Tampaknya rumah-rumah pada waktu itu mempergunakan panggung. Pada waktu habis makan kulit-kulit kerang tersebut langsung dibuang begitu saja, dan akhirnya menumpuk di bawah rumah-rumah tinggal mereka yang dibuat memakai panggung tersebut. Sayang bahwa bukti adanya perahu yang digunakan pada waktu "kyokkenmodinger" tersebut terbentuk tidak ditemukan. Keberadaan perahu dalam kehidupan masyarakat Indonesia telah memupuk bangsa ini dalam menguasai sumber daya laut. Etnis-etnis di Indonesia, melalui ajaran dan pengalaman nenek moyang masing-masing, secara nyata telah dapat berusaha untuk menciptakan sarana yang dapat dipakai untuk memperoleh kemudahan dalam aktifitas kelautan, seperti misalnya usaha mencari ikan, kerang, mutiara dan lain-lain. Oleh karena keahlian yang dimiliki oleh nenek moyang maka

6) Van der Hoop, 1939, Von Heine Geldern, 1945.

7) Menurut Van der Hoop, alat-alat neolitik tersebut tidak harus dipakai untuk pembuatan atau pemotongan bahan untuk perahu, tetapi ada kemungkinan bahwa alat-alat batu merupakan alat tukar (Van der Hoop, 1938).

tidak mengherankan bahwa pada masa-masa ribuan tahun yang lalu, kepulauan Nusantara telah dikenal sebagai penghasil mutiara. Hal tersebut telah disinggung-singgung oleh seorang ahli purbakala W.Y. Perry dalam bukunya *The Megalithic Culture in Indonesia*. Selain ditemukannya mutiara yang melimpah di Indonesia disebut-sebut pula nama seperti cendana, teripang dan lain-lain.

Aktifitas pemanfaatan sumber daya laut tersebut tidak akan terlepas dari kemampuan dan kepiawaian bangsa Indonesia untuk menciptakan perahu-perahu yang laik untuk mengarungi samudera, sungai serta danau untuk menambah penghasilan serta makanan pokok mereka. Dalam penelitian analogi etnografi atau biasa disebut etnoarkeologi dapat diketahui bahwa tampaknya apa yang dipakai sebagai sarana untuk mengarungi laut, danau, sungai besar, samudera yang ada di Indonesia dahulu diperkirakan mempergunakan jenis perahu bercadik.⁸⁾ Pada masa epipaleolitik (masa berburu dan mengumpulkan makanan tingkat lanjut) data tentang adanya perahu telah ditemukan oleh para arkeolog di gua-gua hunian di daerah Sulawesi Selatan. Lukisan perahu tersebut dibuat pada dinding gua dengan cat warna merah (foto 4-10). Perahu ini tampak didayung oleh beberapa orang (foto 4,5). Di samping itu kelihatan ada yang memakai layar (foto 10). Jika seandainya lukisan perahu di gua-gua Sulawesi Selatan itu benar berasal dari masa epipaleolitik ini berarti bahwa pada masa yang lebih tua yaitu sebelum nenek moyang bangsa Indonesia sampai ke tanah air telah hidup manusia yang sudah mengenal perahu. Sementara perahu yang dikenal bangsa Austronesia yang mengadakan migrasi ke Nusantara baru muncul pada masa neolitik. Lukisan perahu (sampan) di gua Sulawesi Selatan ditemukan di gua Sumpang Bitu dan Bulusipong. Beberapa ahli arkeologi telah menyoroti tentang lukisan perahu dikaitkan dengan tujuan-tujuan religius. Di samping itu ada pula arkeolog yang mengaitkan perahu tersebut dengan tujuan-tujuan mata pencaharian dan makanan. Dengan menggambarkan perahu pada dinding gua diharapkan usaha penangkapan ikan dengan perahu tersebut dapat memperoleh hasil yang melimpah. Jadi inti lukisan ditujukan pada kekuatan supernatural (*supernatural power*). Sedangkan ahli yang lain mengatakan bahwa

8) Perahu cadik yang merupakan ciri perahu Austronesia yang berkembang dan dikenal ribuan tahun yang lalu di Indonesia dikenal pula di sungai-sungai Burma, sungai di Laos Mekong, di pantai-pantai dan sungai di semanjung Melayu, bahkan sampai India dan Pasifik. Pendapat ini selain didasari oleh tinggalan perahu cadik yang ada di wilayah tersebut juga diperkuat oleh persebaran bahasa H.Kern. (Von Heine Geldern 1945). Pendapat Von Heine Geldern tersebut juga diperkuat oleh James Hornell.

gambar perahu tersebut melukiskan tentang perikehidupan yang berhubungan dengan mata pencaharian sehari-hari. Pendapat terakhir lebih menitikberatkan pada hasil cipta yang diakibatkan oleh adanya inspirasi dari kehidupan sehari-hari yang mempergunakan sarana perahu sebagai alat untuk menangkap ikan.

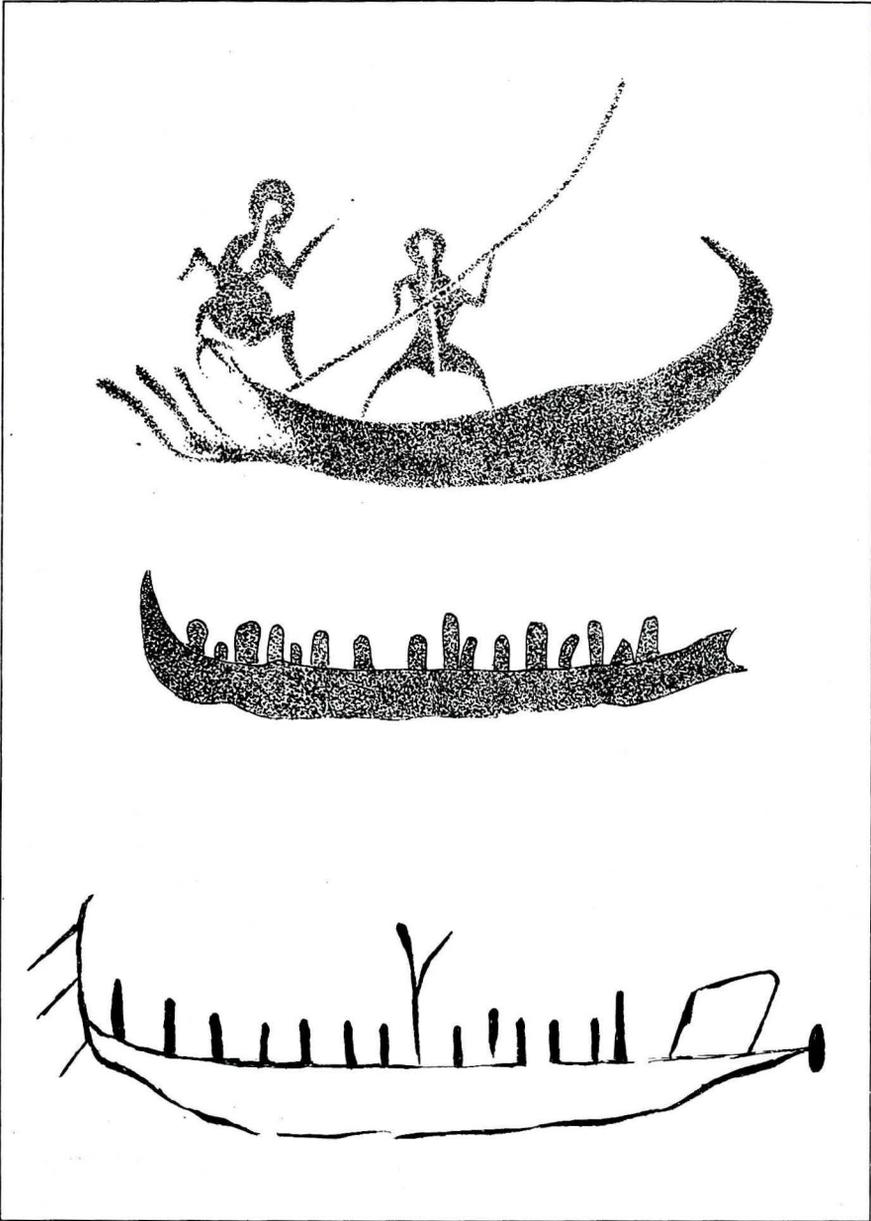
Peristiwa gelombang pertama datangnya bangsa Austronesia ke Indonesia pada masa neolitik dapat dikaitkan dengan munculnya perahu tradisional Nusantara di kepulauan Indonesia. Tetapi anehnya perahu sudah dikenal oleh penduduk gua sebelum terjadinya migrasi pada masa neolitik tersebut. Adanya gangguan suku-suku dari Asia Tengah serta gangguan-gangguan alam menyebabkan bangsa Austronesia tersebut berusaha untuk mengatasi masalah yang ada dengan melakukan migrasi ke daerah lain. Perpindahan bangsa Austronesia ini membawa pula kebudayaan kapak persegi (beliung persegi). Migrasi bangsa Austronesia tersebut dapat terlaksana karena didukung oleh kemampuan menguasai teknologi pembuatan perahu sebagai sarana untuk menyeberangi lautan luas. Perahu-perahu yang paling aman dan tidak mudah terbalik adalah "perahu cadik". Perahu cadik ini adalah perahu yang dilengkapi dengan cadik dari kayu/bambu sebagai pengaman yang direntangkan paralel dengan perahu, sehingga perahu tidak mudah terbalik. Menurut Von Heine Geldern pembuatan perahu tersebut dilandasi oleh pengenalan alat-alat batu yang dapat dimanfaatkan sebagai sarana kerja untuk memotong dan membelah. Dengan alat tersebut maka dapat dipersiapkan perahu-perahu besar. Perahu-perahu cadik menurut ahli dari Jerman Von Heine Geldern adalah merupakan suatu perkembangan maju dari perahu-perahu rakit yang dibuat dari bambu. Perahu rakit dari bambu masih banyak ditemukan di sungai Mekong, Irawadi, Yangtse dan lain-lain. Bahkan di Indonesia sendiri seperti di sungai Ciliwung perahu rakit bambu banyak dijumpai. Selain di Ciliwung, rakit-rakit bambu ditemukan pula di Sungai Ogan, dan bahkan di danau-danau seperti di Danau Jarai perahu rakit sangat berfungsi (foto 2 dan 3).

Perahu cadik tampaknya telah menyebar ke daerah yang sangat luas sampai ke daerah Madagaskar bahkan sampai di Pasifik. Perahu-perahu cadik yang banyak ditemukan di daerah Madagaskar mempunyai persamaan bentuk dengan yang ditemukan di daerah Asia Tenggara maupun di Indonesia. Oleh Von Heine Geldern maupun Van der Hoop kesamaan ini dianggap merupakan bukti bahwa perjalanan migrasi bangsa Austronesia sangat luas sampai Madagaskar di bagian barat dan sampai kepulauan Pasifik di bagian timur. Pendapat ini bukan merupakan pendapat

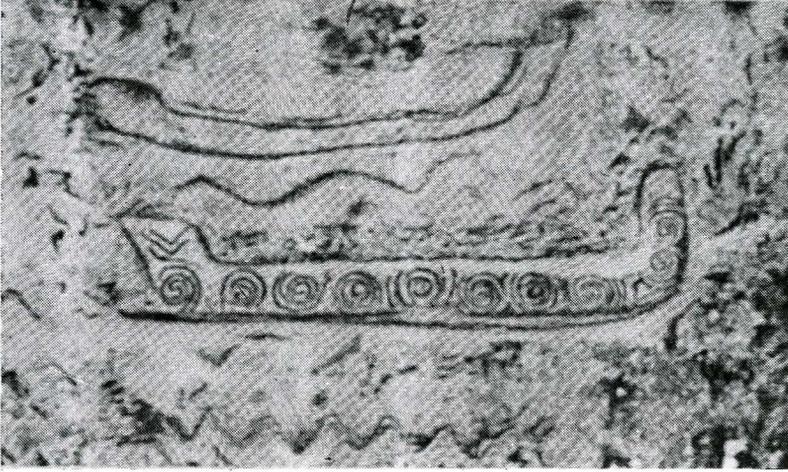
yang tanpa dasar. Bukti-bukti arkeologis dan antropologis serta adanya bukti-bukti dari sudut bahasa yang dilontarkan oleh H.Kern mendukung kebenaran teori tersebut. Pemanfaatan jenis perahu cadik untuk mengarungi samudera sangat cocok. Hal ini disebabkan karena perahu cadik selain memiliki ketahanan dari serangan badai juga perahu ini tidak akan tenggelam. Dengan demikian perahu cadik yang sudah terbalikpun masih memberikan kemungkinan bagi penumpangnya untuk dapat menyelamatkan diri. Pembuatan perahu cadik yang merupakan cikal bakal perahu tradisional Nusantara merupakan hasil karya, cipta dan karsa bangsa Austronesia sebelum mereka melakukan perjalanan panjang menjelajah daerah Asia Tenggara bahkan Madagaskar dan Pasifik.

Dengan adanya bukti-bukti perahu bercadik di berbagai tempat di daerah Asia Tenggara dan di kawasan lainnya seperti di Madagaskar dan Pasifik maka jelas bahwa perjalanan bangsa Austronesia tersebut tidak hanya menuju ke Indonesia. Perahu-perahu bercadik jenis primitif dibuat dari bambu masih banyak digunakan di beberapa sungai di Burma dan Indocina. Bentuk perahu cadik yang sangat primitif ditemukan di sungai Shweli di daerah Shan di Mekong dan di beberapa anak sungai di Laos. Tampaknya daerah-daerah inilah yang merupakan tempat tinggal sebelum mereka mengadakan perjalanan jauh dengan perahu ke selatan yaitu ke jazirah Melayu. Pada perjalanan ke daerah selatan tersebut tampaknya terjadi suatu perkembangan yang lebih maju dalam bentuk dan ukuran perahu sehingga mereka mampu untuk mengadakan perjalanan ke India, Madagaskar sampai lautan Pasifik (Von Heine Geldern, 1945). Von Heine Geldern lebih lanjut mengatakan bahwa bukti-bukti adanya migrasi orang-orang Austronesia ke daerah yang luas di Asia Tenggara, India, Madagaskar dan Pasifik tidak hanya berdasarkan akan adanya perahu-perahu bercadik yang ditemukan di sana tetapi juga berdasarkan temuan-temuan beliung persegi (kapak neolitik) di daerah-daerah tersebut. Persebaran perahu bercadik tampaknya sangat sesuai dengan persebaran kapak-kapak neolitik. Temuan perahu cadik serta temuan kapak neolitik ditemukan di Birma, China, Jepang, Formosa, Filipina bahkan di Irian serta Melanesia yang sampai sekarang masih sering digunakan.

Berdasarkan hasil penelitian Kern dari segi bahasa disebutkan bahwa di daerah tanah asal di Asia dikenal nama-nama ikan hiu, ikan tinta (cumi), udang laut, udang air tawar, ikan pari, kura-kura dan lain-lain. Ini membuktikan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia yang juga telah mengenal perahu cadik adalah bangsa pelaut (Geldern, 1945).



Gambar 1. Perahu-perahu ("jukung") dari Pasifik (Troher 1981).



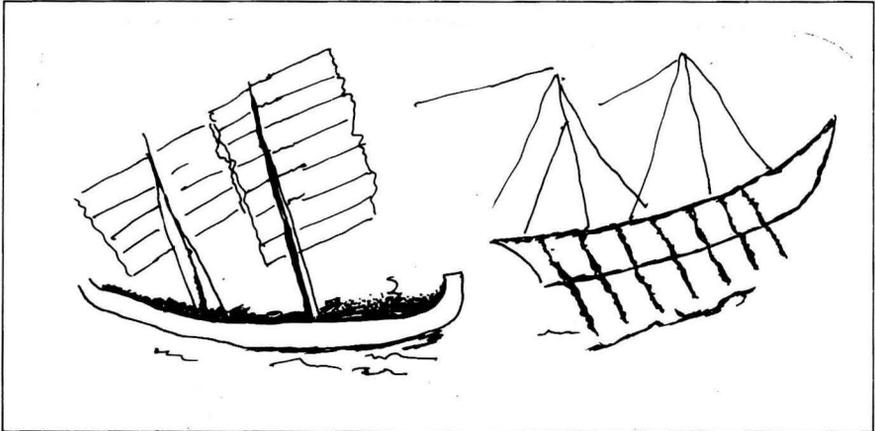
Gambar 2. Perahu "Jukung" yang dihias dengan motif-motif lingkaran memusat dari Kaingaroa (Pasifik) (Trotter, 1981).

Temuan lukisan perahu atau gambar banyak terjadi karena adanya penelitian para arkeolog. Temuan tinggalan masa lalu tersebut terjadi di gua-gua atau ceruk. Tampaknya lukisan-lukisan perahu pada gua-gua atau ceruk tersebar luas hampir di seluruh dunia. Temuan tersebut tidak hanya terjadi di Indonesia tetapi ditemukan pula di Jepang, Taiwan, Thailand, Malaysia, Filipina, Indonesia, Papua, Pasifik (Selandia Baru), Polynesia, Melanesia, Oceania dan Australia. Sedangkan di Indonesia lukisan perahu ditemukan para arkeolog di daerah Sulawesi Selatan, Muna (Sulawesi Tenggara), di Pulau Seram bagian utara, Kepulauan Kei, Timor Timur, Irian Jaya dan lain-lain.

Penelitian terhadap lukisan-lukisan gua telah dilaksanakan oleh berbagai ahli, baik dari dalam maupun luar negeri. Ahli-ahli dari mancanegara yang tertarik pada lukisan-lukisan ini antara lain Roder, V.S. Callenfels, Ballard, Almada, dan Van Heekerēn. R. P. Soejono, Kosasih, Sumiyati, Hadi Mulyono adalah arkeolog-arkeolog Indonesia yang secara aktif mengadakan penelitian sejak tahun 1945.

Berdasarkan penelitian para arkeolog di gua-gua dapat diketahui bahwa budaya perahu telah muncul pada sekitar 65.000 tahun yang lalu. Sementara di kawasan luar Indonesia seperti di Eropa atau Afrika lebih tua lagi. Penelitian gua di

Thailand ternyata tidak menemukan perahu-perahu dari masa prasejarah, tetapi perahu-perahu “modern” yang diperkirakan berasal dari Eropa atau Cina. Temuan perahu yang telah maju itu terjadi di salah satu gua di pulau Ko Phi-Phi (Krabi).⁹⁾ (gbr. no. 3)



Gambar. 3. Perahu dari tebing-tebing batu Thailand

Di Malaysia yaitu di gua Niah juga ditemukan lukisan-lukisan perahu dan lukisan tokoh-tokoh manusia. Kehadiran lukisan perahu ini masih disangsikan kemunculannya karena analisis C14 yang dapat menunjukkan umur absolut belum sempat dilaksanakan oleh para arkeolog di sana umur nanya dapat diperkirakan secara tipologi. Di gua bersama-sama lukisan perahu tersebut ditemukan alat-alat batu, benda-benda perunggu, manik-manik, gerabah. Dari temuan-temuan tersebut di atas maka diperkirakan bahwa lukisan perahu berasal dari sekitar 250 Sebelum Masehi yang erat dengan kebudayaan Dongson.

Di bagian atas terdapat lukisan bulatan kemungkinan menggambarkan matahari.¹⁰⁾ Di samping itu perahu juga dilukiskan pada sebuah periuk yang ditemukan bersama-sama kubur batu. Perahu-perahu yang digambarkan dalam periuk tersebut juga merupakan perahu dayung (foto 7).

9) Temuan tentang lukisan gua di pulau Krabi Thailand telah ditulis oleh Niti Sangwan (1976) dan oleh Kosasih (1989). Perahu-perahu yang dilukiskan di pulau Krebi telah dilengkapi dengan layar ganda berbentuk persegi empat dan segitiga.

10) Namio Egami, *The Beginning of Japanese Art* (1973).

Foto 6. Pola hias perahu pada kubur batu jaman Prasejarah (Namio Egami, 1973)

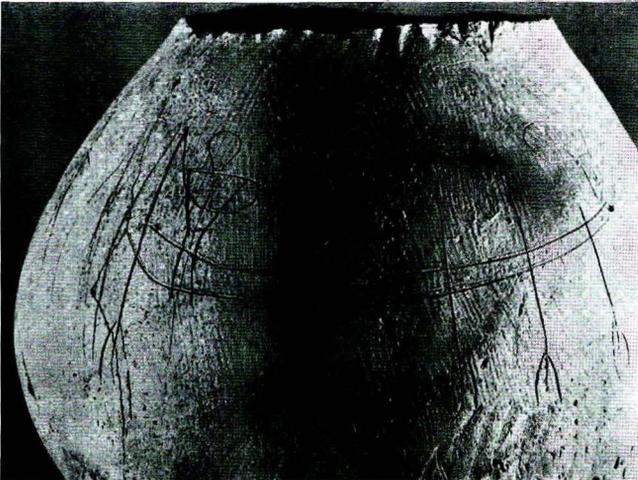
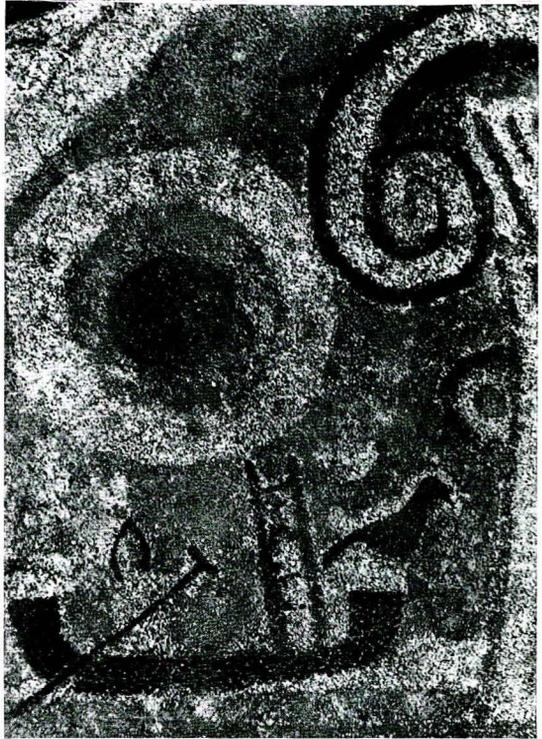


Foto 7. Perahu yang dilukiskan pada sebuah periuk dari masa prasejarah (Namio Egami, 1973)

Di sepanjang teluk Seleman (Pulau Seram Utara) oleh Roder telah ditemukan lukisan-lukisan perahu dengan cat merah dan putih. Lukisan-lukisan perahu tersebut ditemukan bersama-sama lukisan manusia, cap-cap tangan kadal yang dicat dengan warna merah. Perahu dan burung biasanya dibuat dengan cap warna putih. Warna-warna merah biasanya berkaitan dengan unsur religi yaitu konsep perahu arwah dan burung kayangan (sorga).

Lukisan di pulau Kei Kecil telah diteliti oleh Ir. Fadhlán dan Dra. Rita Istari dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional. Lukisan perahu di pulau Kei Kecil ditemukan di ceruk dan gua-gua pinggir laut. Lukisan perahu, ikan, matahari dan muka manusia semuanya mempergunakan cat warna merah.

Sebuah lukisan yang tidak begitu jelas tampaknya menggambarkan sebuah perahu yang dinaiki oleh orang-orang yang bertutup kepala aneh, atau mungkin bulu-bulu burung. Perahu ini digambarkan dengan perahu jukung. Adegan ini seperti juga perahu-perahu arwah di Dayak dan kemungkinan menggambarkan perjalanan arwah yang meninggal yang akan berlayar ke dunia arwah yang terletak di seberang lautan. Perahu yang lain digambarkan dengan layar (atap) dengan bagian haluan dan buritan yang mencuat ke atas (gbr.4).

Perahu-perahu yang dilukiskan di gua-gua pulau Kei Kecil ini kemungkinan tidak hanya berkaitan dengan magis religius tetapi tampaknya menggambarkan tentang kehidupan mereka dalam mengatasi alam lingkungan yang terdiri dari laut.

Lukisan perahu di pulau Kei ini mempunyai persamaan dengan lukisan-lukisan perahu yang ditemukan para arkeolog di daerah Timor Timur. Ruy Cinetti pada tahun 1963 telah melakukan penelitian, di daerah ini lukisan perahu ditemukan bersama-sama dengan lukisan manusia, hewan dan matahari. Semua lukisan mempergunakan cat warna merah. Di sini juga ditemukan lukisan perahu panjang yang biasa disebut dengan *kora-kora*.

Perkembangan yang terjadi pada jenis perahu cadik yang semula dibuat dalam bentuk sederhana, sekarang telah mengalami kemajuan besar bahkan adanya pengaruh-pengaruh dari luar (India, Cina) atau dari dalam (*local development*) menjadikan perahu tradisional Nusantara begitu maju. Kemajuan tersebut dapat terlihat adanya bentuk-bentuk yang beraneka ragam serta pola-pola hias yang raya serta memiliki bobot angkut yang sangat besar.

II.1 Bukti-bukti Keberadaan Perahu pada Masa Prasejarah

Teori tentang perjalanan bangsa Austronesia ke Indonesia terus ke daerah Pasifik tampaknya mendapat tanggapan dari Heyerdahl yang mengatakan bahwa bangsa di daerah Pasifik datang dari daerah Amerika Selatan. Teori Von Heine Geldern yang mendukung bahwa perahu cadik merupakan ciri khas Nusantara pada berbagai tinggalan arkeologi di daerah Pasifik tidak ditemukan. Lukisan atau bentuk goresan atau pahatan perahu pada batu-batu besar atau karang di sana ratusan jumlahnya tetapi walaupun demikian belum ditemukan bentuk perahu-perahu bercadik. Pada sebuah bukit karang ditemukan sebuah jukung yang dinaiki oleh dua orang, satu di antaranya memegang galah atau kayu panjang sebagai alat untuk menjalankan kano (jukung) tersebut (gambar 1,a). Temuan ini menggambarkan dua orang nelayan yang mungkin sedang mencari ikan untuk makanan pokok mereka. Pada jukung ini tidak ditemukan cadik seperti perahu tradisional Nusantara. Lukisan dengan warna cat, yang menggambarkan kehidupan nelayan yang mempergunakan jukung ini dijumpai di Canterbury Selatan (South Canterbury).¹¹⁾

Bentuk perahu jukung seperti yang dijumpai di Canterbury ini biasa juga terlihat di sungai-sungai di Indonesia seperti di sungai-sungai Kalimantan atau di Irian Jaya dan Sumatra. Bahkan perahu ini kadang-kadang tidak hanya untuk mencari ikan tetapi juga untuk mencari pasir, atau untuk sarana transportasi di sungai-sungai yang tidak begitu lebar (foto 15,16).

Bentuk perahu tradisional di daerah Pasifik ada yang dipahatkan dengan pola-pola hias lingkaran memusat seperti pada pola hias dari masa perunggu di samping pola hias geometris (gambar 2). Dilihat dari bentuk perahu-perahu tersebut jelas bahwa fungsinya merupakan sarana transportasi yang dalam lingkup terbatas, dalam arti tidak untuk mengarungi samudera atau lautan luas. Perahu semacam jukung berhias tersebut ditemukan di Kaingaroo (Selandia Baru). Benarkan perahu berhias tersebut mempunyai fungsi yang berkaitan dengan keperluan sakral? Masih perlu diteliti.

Temuan perahu yang paling awal (masa prasejarah) di daerah Selandia Baru ditemukan dalam berbagai bentuk. Tetapi semuanya menunjukkan jenis jukung. Dalam kepercayaan masyarakat di sana dikatakan bahwa perahu-perahu tersebut menggambarkan suatu perjalanan. Bahkan di sebuah ceruk di Kaingaroo ditemukan

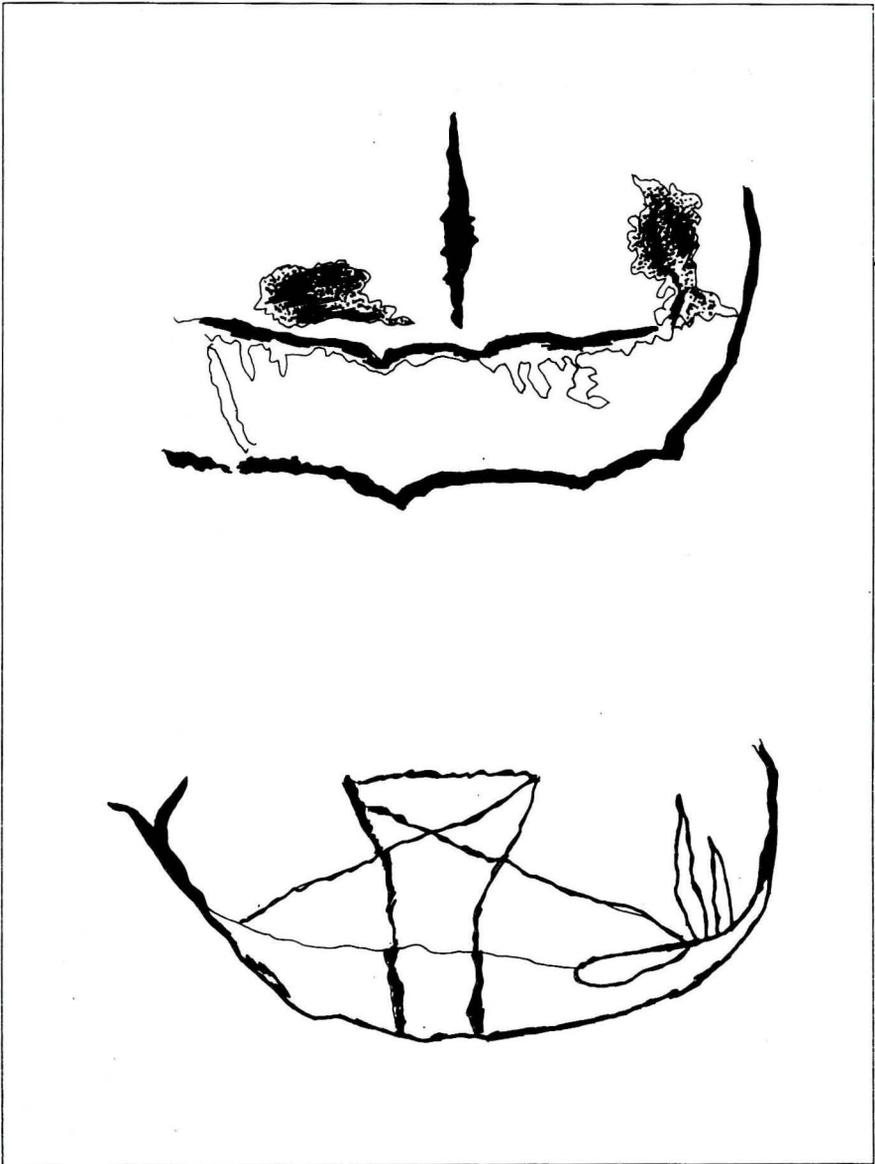
11) Michael Trotter, 1981:78.

lukisan-lukisan yang menggambarkan beberapa perahu (jukung) dan digambarkan beriring. Menurut seorang ahli Martin Wilson dikatakan bahwa perahu menggambarkan perjalanan yang ditempuh oleh bangsa Maori ketika datang di daerah Selandia Baru. Bahkan berdasarkan catatan dari seorang peneliti bernama W.J. Phillipps dikatakan bahwa ia telah menemukan sekitar 54 buah goresan (pahatan) yang menggambarkan perahu (jukung) di situs Rua Hoata. Sedangkan di situs Arapuni juga ditemukan gambar-gambar perahu jukung yang dibuat dengan mempergunakan cat sejenis arang. Tampaknya penggambaran perahu pada suatu bukit atau lereng dinding batu kapur dianggap menggambarkan datangnya nenek moyang. Di daerah Sulawesi Tengah dikatakan oleh penduduk bahwa nenek moyang datang memakai perahu dari arah utara. Oleh karena itu maka arca-arca nenek moyang yang berdiri di lembah Bada, Napu, Besoa dihadapkan ke utara. Sedangkan di daerah Ende masyarakat Megalitik di sana juga menganggap bahwa arwah nenek moyang mereka datangnya dengan memakai perahu dari laut. Untuk menghormati nenek moyang yang datang dari laut dengan perahu tersebut maka mereka menguburkan mayat dalam kubur batu yang dihadapkan ke laut.

Perahu-perahu zaman dahulu biasanya digambarkan dengan warna-warna merah dan hitam. Hal ini tidak hanya ditemukan di Indonesia tetapi juga di Thailand serta di Pasifik khususnya di Selandia Baru.

Berdasarkan uraian di atas maka penggambaran perahu pada gua-gua atau ceruk karang diperkirakan ada yang menggambarkan tentang kedatangan nenek moyang yang datang dari seberang lautan yang bermigrasi ke tempat tersebut. Di samping itu ada pula yang dimaksud sebagai suatu simbol yang menggambarkan tentang cara-cara hidup pada masa lalu.

Dari hasil penelitian arkeologi telah dapat diungkapkan bahwa keberadaan perahu di Indonesia telah dimulai sejak masa prasejarah. Pada masa prasejarah kebutuhan manusia tidak hanya dapat terpenuhi dari hasil alam. Mereka telah berusaha untuk menguasai alam dan memanfaatkannya untuk kemudahan dan memenuhi hidup mereka. Pada masa prasejarah disebutkan adanya "masa berburu dan mengumpulkan makanan." Istilah ini mengandung maksud bahwa mereka tidak hanya mengumpulkan makanan yang telah tersedia di alam seperti umbi-umbian, buah-buahan dan lain-lain tetapi mereka harus dapat bergerak secara bebas untuk menangkap binatang-binatang yang ada di lingkungannya, dalam usaha untuk menangkap dan mencari binatang sebagai penambah gizi, mereka tidak terlepas dari usaha-usaha menyediakan berbagai peralatan.

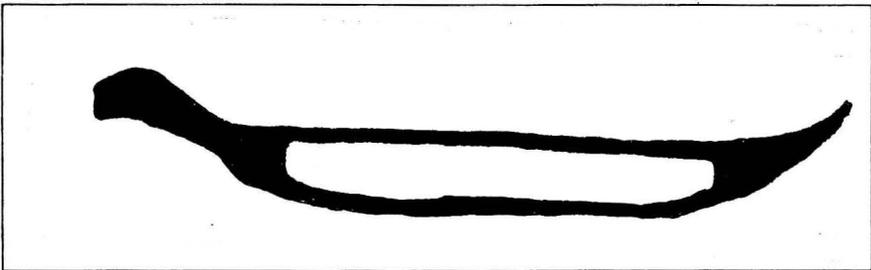


Gambar 4. Lukisan perahu di Gua Loh Vat di Desa Ohoidertawun, Kecamatan Kei Kecil, Kabupaten Maluku Tenggara

Peralatan tersebut berupa; perahu, tombak, kapak dan lain-lain. Perburuan mereka tampaknya tidak hanya meliputi binatang hutan/babi, monyet, kambing hutan, ular, ayam hutan dan lain-lain. Tetapi juga binatang air seperti ikan, kura-kura, biawak dan lain-lain. Untuk menangkap ikan, kura-kura, kerang dan lain-lain dibutuhkan sarana. Sejak itulah muncul *rakit* yaitu sarana transportasi yang dibuat dari rangkaian-rangkaian bambu (foto I).

Tampaknya pemakaian rakit ini belum memadai untuk bergerak lebih bebas. Kecepatan rakit sangat terbatas karena bentuknya melebar. Dengan demikian muncullah ide untuk membuat sarana transportasi dari kayu, yaitu dengan cara membuat lubang memanjang pada kayu tersebut. Selanjutnya sarana air dari kayu ini ada yang diberi cadik dan ada pula yang tidak.

Perahu pada masa prasejarah tersebut ada yang berasal dari masa epipaleolitik (masa berburu dan mengumpulkan makanan tingkat lanjut), masa neolitik (masa bercocok tanam) dan masa perunggu (*bronze age*). Data tentang perahu ini ada yang berbentuk lukisan, gambar, pahatan, di samping adanya sisa-sisa aktifitas manusia yang menunjukkan adanya penggunaan perahu. Pada masa prasejarah ini keberadaan perahu ada yang dimanfaatkan sebagai simbol, atau hasil cipta yang berkaitan dengan cara kehidupan, ada yang berkaitan dengan magis religius. Tetapi ada juga fungsi perahu yang mengacu pada kegunaan praktis yang dimanfaatkan sehari-hari untuk mencari bahan makanan.



Gambar 5. Lukisan perahu dari Sulawesi Selatan (Iwan, 1996)



Foto 8. Lukisan perahu di gua Sulawesi Tenggara



Foto 9. Lukisan perahu di gua Sulawesi Tenggara



Foto 10. Lukisan perahu dari masa prasejarah di Sulawesi Tenggara



Foto 11. Lukisan perahu di Sulawesi Tenggara



Foto 12. Lukisan perahu di Sulawesi Tenggara

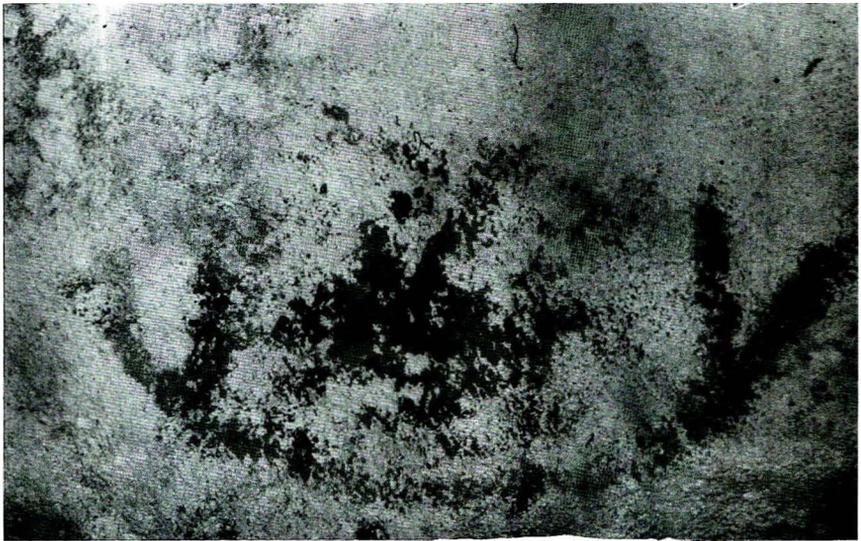


Foto 13. Lukisan perahu di Sulawesi Tenggara



Foto 14. Lukisan perahu dengan layar dan penumpang di Sulawesi Tenggara

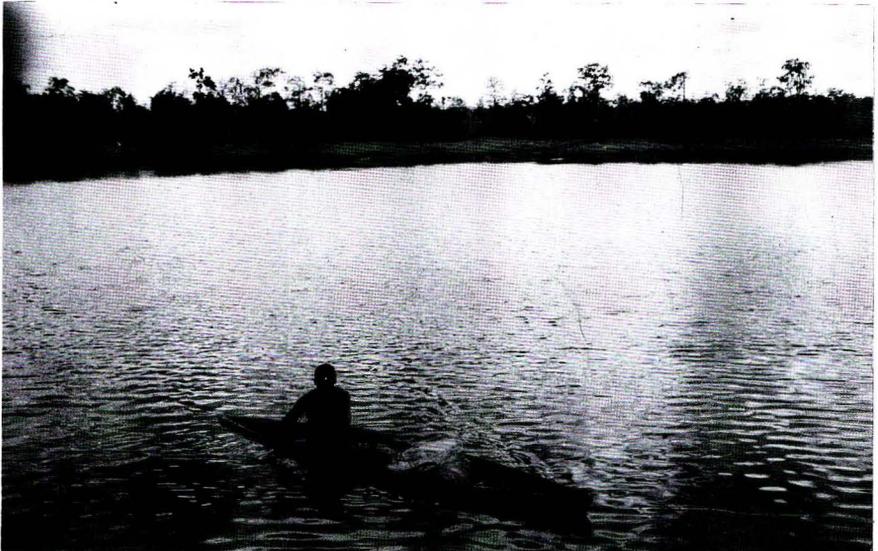


Foto 15. Perahu Jukung dari Kalimantan Barat

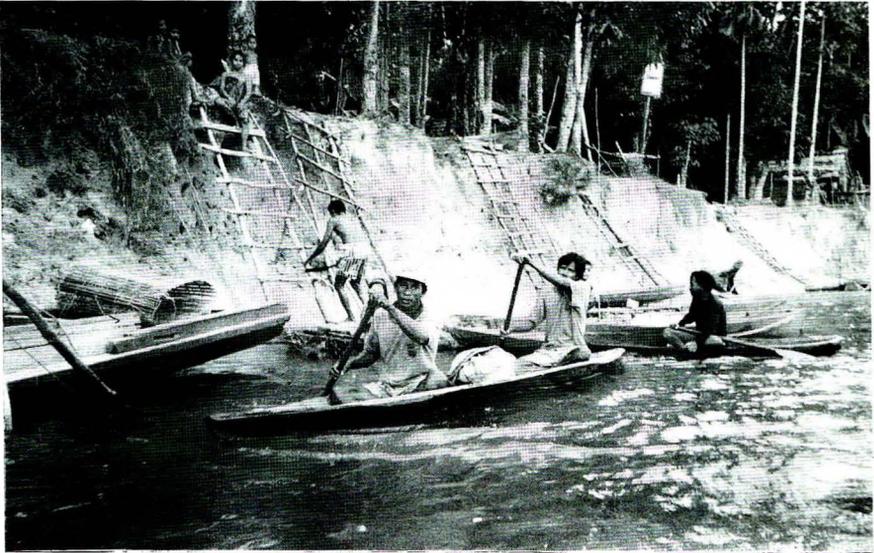


Foto 16. Perahu Jukung untuk mencari ikan dari Kalimantan Barat



Foto 17. Perahu bercadik dari pantai Bali Selatan



Foto 18. Perahu cadik dari pantai Selatan Bali



Foto 19. Perahu cadik dari pantai Selatan Bali

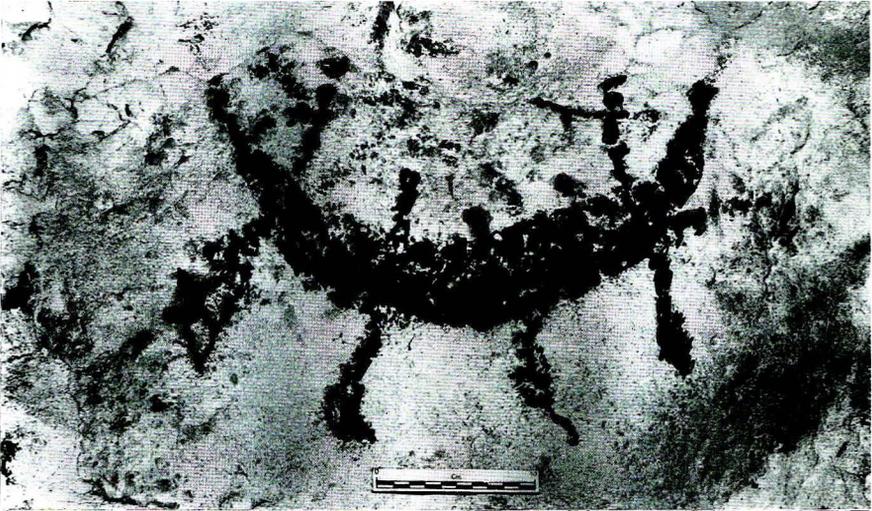
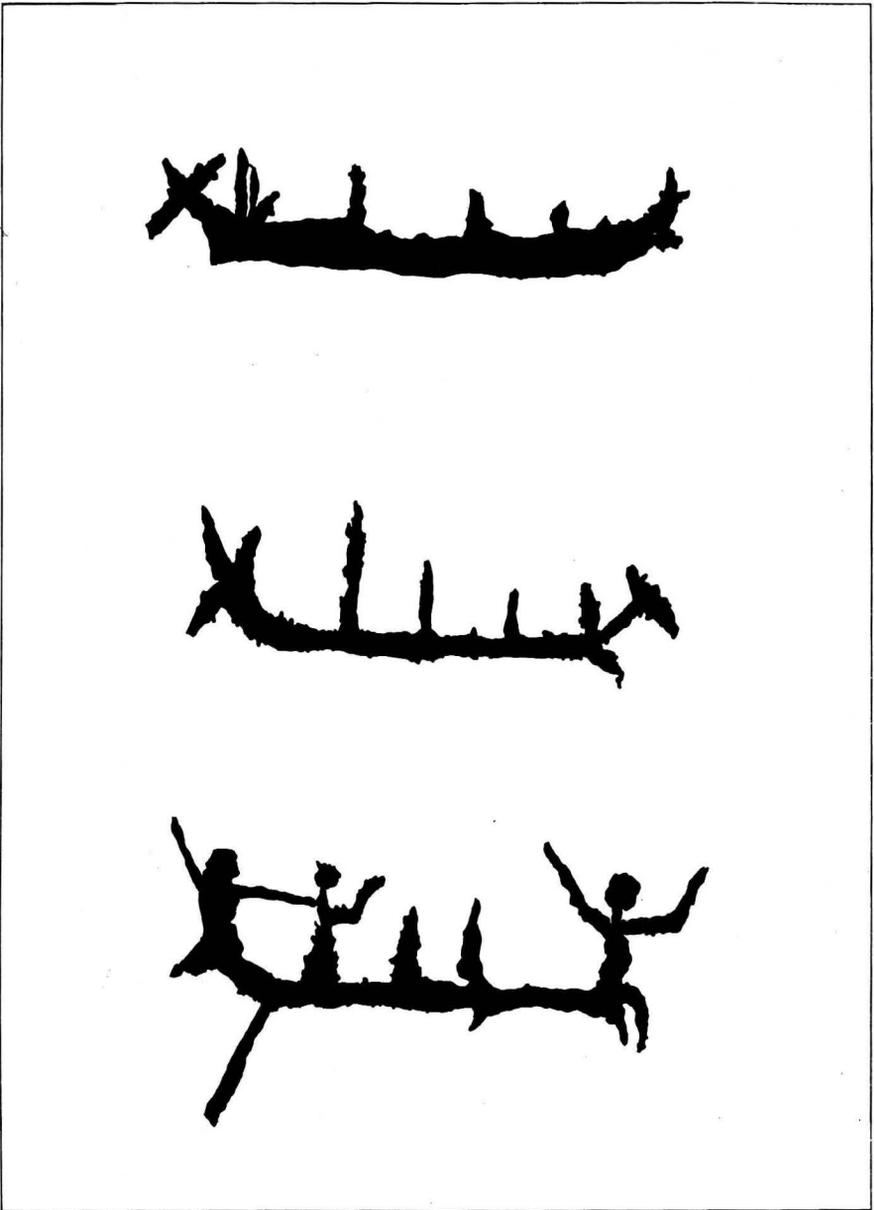


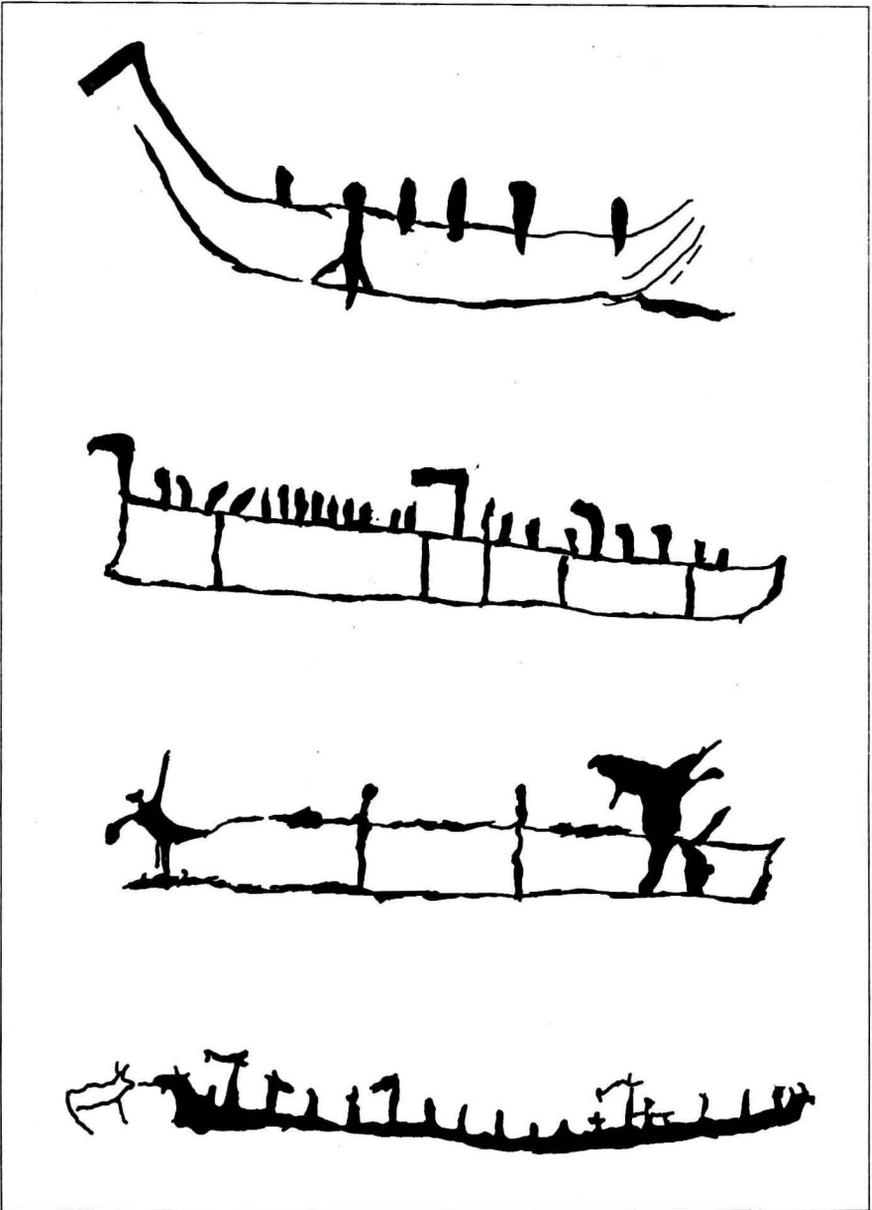
Foto 20. Lukisan gua di Sulawesi Tenggara yang diperkirakan menggambarkan adegan yang berkaitan dengan peperangan



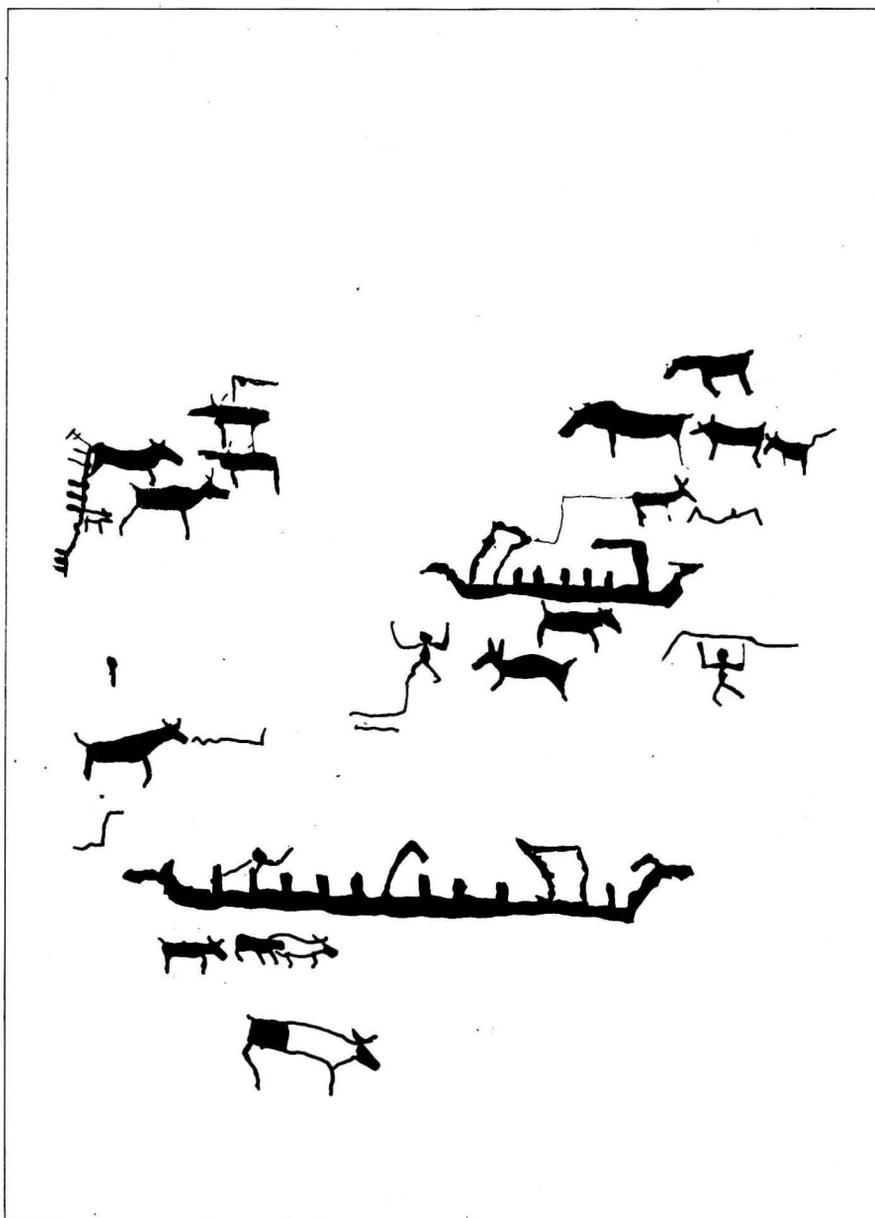
Foto 21. Perahu-perahu dengan penumpang bersenjata diperkirakan sebagai perahu perang



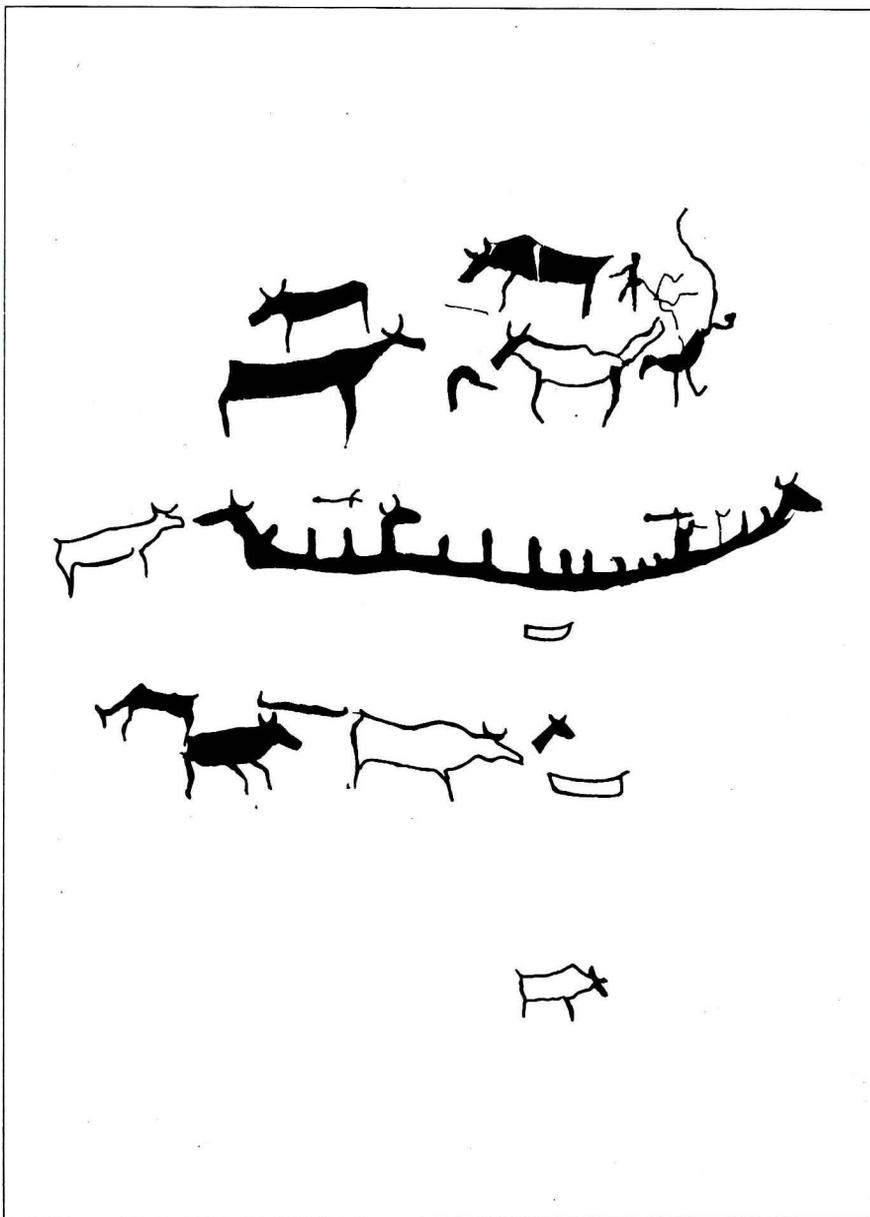
Gambar 6. Lukisan perahu dari masa prasejarah ditemukan di Eropa (Tilley, 1991)



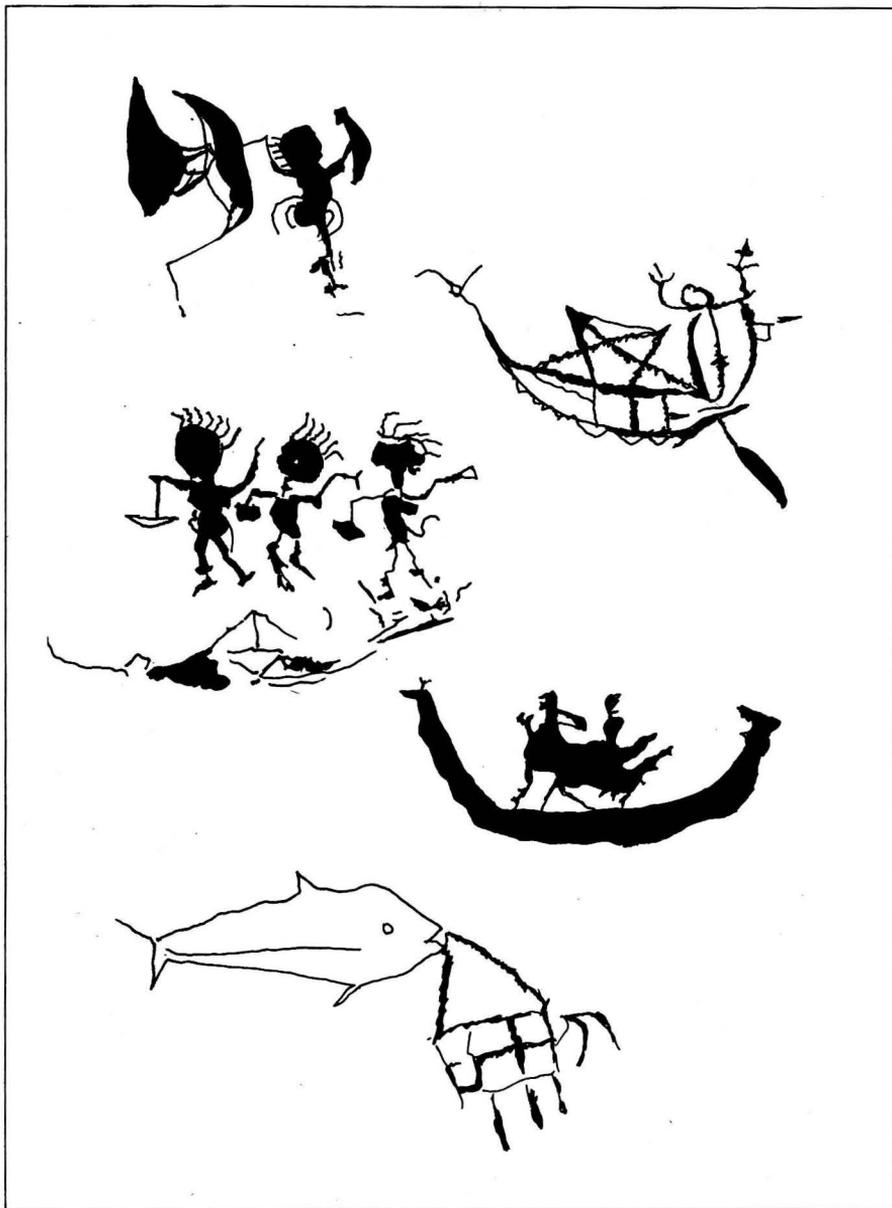
Gambar 7. Lukisan perahu masa prasejarah dari Eropa (Tilley, 1991)



Gambar 8. Lukisan perahu, tokoh manusia dan hewan masa prasejarah dari Eropa (Tilley, 1991)



Gambar 9. Lukisan perahu panjang dan hewan



Gambar 10. Lukisan perahu masa prasejarah dari Irian Jaya

II.I.1 Perahu dari masa epipaleolitik

Masa epipaleolitik atau biasa disebut mesolitik atau masa berburu dan mengumpul makanan tingkat lanjut berlangsung sekitar 4.500 SM. Data tentang keberadaan perahu pada masa ini ditemukan dalam bentuk lukisan-lukisan pada dinding gua. Adanya lukisan-lukisan gua (*rock-painting*) dalam bentuk perahu di gua ini, berkaitan dengan temuan sisa-sisa makanan yang dijumpai para arkeolog ketika melakukan ekskavasi. Sisa-sisa makanan yang dimaksudkan berupa kulit-kulit kerang laut, kerang payau (*rawa*) dan kerang sawah. Di samping itu ditemukan pula duri-duri ikan, dan fragmen kulit kura-kura. Temuan benda-benda non artefaktual ini merupakan limbah yang dihasilkan oleh kegiatan-kegiatan perburuan (nelayan) baik di laut, rawa dengan menggunakan perahu. Aktifitas penangkapan ikan di rawa-rawa kemungkinan dipakai sampan kayu tanpa cadik (gbr 6, foto 15,16). Sedangkan aktifitas penangkapan ikan di laut memakai perahu-perahu cadik dalam bentuk lebih besar (foto 17,18). Tetapi anehnya perahu yang dilukiskan di gua-gua kebanyakan berbentuk perahu kayu tanpa cadik.¹²⁾

Dari hasil penelitian Ismanto Kosasih di pulau Muna, Sulawesi Tenggara pemakaian perahu pada masa prasejarah ternyata tidak hanya meliputi perahu untuk menangkap ikan di laut atau di rawa-rawa dan di sungai, tetapi ada juga yang berfungsi untuk berperang¹³⁾ (foto 9).

Temuan tentang perahu telah terjadi di daerah Pangkep dan Maros di Sulawesi Selatan yaitu di gua Sumpang Bitu dan gua Bulusipong.

Hal yang menarik yang menyangkut masalah bentuk perahu adalah ditemukannya bentuk-bentuk perahu atau sampan yang tidak mempergunakan keseimbangan atau cadik. Sementara dari berbagai ahli dikatakan bahwa pada

12) Van Heekeren 1956, Ismanto Kosasih 1995, I Made Sutaba 1980. Penangkapan ikan dengan mempergunakan perahu kayu tanpa cadik ini ditemukan juga di pantai dan sungai-sungai di daerah Sulawesi Selatan dan Kalimantan. Pada masa sekarang perahu kayu tanpa cadik maupun yang bercadik memegang peranan dalam aktifitas kehidupan sungai dan laut, baik sebagai alat untuk menangkap ikan, berdagang, mencari kerang, mencari pasir untuk bangunan dan keperluan lainnya.

13) Data yang mendukung bahwa perahu masa prasejarah untuk keperluan perang adalah dengan ditemukannya perahu-perahu yang dinaiki oleh orang-orang dengan membawa senjata dan perisai (E.A. Kosasih, 1995).

waktu nenek moyang bangsa Indonesia mengadakan migrasi ke Indonesia mereka mempergunakan perahu cadik (Von Heine Geldern, 1945). Tetapi mengapa temuan gambar-gambar perahu di daerah Pangkep dan di Maros tidak ditemukan gambar-gambar perahu dengan cadik. Ini berarti bahwa pada waktu pemukiman gua di daerah Sulawesi Selatan tampaknya mereka tidak mengenal perahu cadik. Mereka mengarungi laut, sungai-sungai, dan rawa-rawa mempergunakan perahu tanpa cadik (jukung). Perahu pada waktu kehidupan dalam gua tersebut kelihatannya dibuat dari bahan kayu dan dilubangi secara memanjang sehingga membentuk cekungan dalam yang memanjang sebagai tempat penumpang atau muatan. Hampir semua perahu yang ditemukan di daerah Sulawesi Selatan dipergunakan dengan jalan mendayung atau mungkin dengan mempergunakan galah. Perahu-perahu pada masa epipaleolitik tersebut tampaknya menunjukkan aktifitas penggunaan yang disesuaikan dengan lingkungan serta fungsi atau kegunaan. Perahu tanpa cadik tersebut ada yang berbentuk kecil pendek (seperti jukung). Di samping itu ada pula yang panjang seperti perahu kora-kora di Maluku dan di Irian. Adanya perahu tanpa cadik menunjukkan bahwa alam lingkungan yang harus dilalui atau ditempuh perahu-perahu tersebut tentu bukan laut-laut ganas dan bergelombang besar. Keadaan lingkungan di daerah Sulawesi Selatan di mana suatu suku bangsa tinggal kemungkinan merupakan daerah pantai yang berupa teluk-teluk berair tenang. Dengan demikian mereka dengan mudah dapat menangkap ikan, kura-kura dan kerang tanpa terganggu oleh gelombang besar. Dengan lingkungan pantai dan teluk yang tenang tersebut maka nenek moyang pada waktu itu tidak perlu untuk membuat perahu-perahu cadik yang tahan hempasan gelombang. Demikian pula fungsi perahu sangat berpengaruh pada bentuk perahu itu sendiri. Perahu-perahu pada masa epipaleolitik, kemungkinan hanya berfungsi untuk keperluan-keperluan yang berhubungan dengan aktifitas pencarian makanan, tidak harus dimanfaatkan untuk berlayar antar pulau, atau untuk berdagang dengan tempat-tempat lain yang harus menempuh laut-laut besar bergelombang. Dengan aktifitas penggunaan perahu yang tidak harus menempuh laut atau samudera bergelombang besar, maka perahu-perahu pada saat itu belum memerlukan cadik.

Pendukung pemukiman di gua Sulawesi Selatan hidup dari menangkap babi rusa. Hal ini dibuktikan dengan adanya babi rusa yang digambarkan dengan panah yang menancap di bagian badannya (mengenai jantung). Selain kehidupan berburu

tersebut mereka juga mengadakan penangkapan dengan mempergunakan alat yang mereka buat secara sederhana yaitu dari kayu atau bambu dengan ujung mata panah dari batu, serta tombak yang dibuat dari batu sebagai ujung tombaknya. Diperkirakan penangkapan ikan juga dikerjakan dengan kail (pancing) yang dibuat dari tulang. Penangkapan ikan juga dikerjakan dengan kail (pancing) yang dibuat dari tulang. Kehidupan nelayan sebagai penangkap ikan telah dilukiskan di gua-gua Sulawesi Selatan yang menggambarkan orang yang naik perahu. Perahu dari kayu yang panjang dengan lubang memanjang merupakan ciri khas dari perahu-perahu yang dilukiskan di gua-gua baik di Sulawesi Selatan dan Sulawesi Tenggara.

Temuan yang menarik yang menunjukkan aktifitas manusia dengan mempergunakan perahu adalah temuan-temuan bukit kerang (*kyokkenmodinger*) di daerah pantai timur Sumatra Utara yaitu di Langkat dan Binjai. Di sana ditemukan bukit kerang yang menurut para ahli merupakan sisa-sisa makanan. Kerang merupakan makanan pokok pada waktu itu. Setelah mereka makan, kulit kerang langsung dibuang begitu saja dan menumpuk di bawah rumah panggung yang mereka tempati. Setelah diadakan ekskavasi pada bukit-bukit kerang tersebut ternyata banyak ditemukan alat-alat batu yang biasa disebut sebagai "Kapak Sumatralit". Kapak batu yang ditemukan pada bukit-bukit kerang menurut para ahli prehistori telah ditemukan dalam kawasan yang sangat luas. Tempat-tempat temuan dimaksud antara lain adalah di Cina Selatan, Vietnam, Kamboja, Annam, Muangthai dan Malaysia bahkan ada yang ditemukan di Australia dan Tasmania. Dengan melalui temuan kapak genggam Sumatra dan temuan tumpukan kerang yang disebut bukit kerang (*kyokkenmodinger*) tersebut dapat diketahui bahwa sisa-sisa makanan tersebut keberadaannya sekitar masa epipaleolitik. Bukit-bukit kerang di mana kapak genggam Sumatra ditemukan terletak di pinggir pantai. Dari temuan kapak dan bukit-bukit kerang tersebut maka dapat diketahui bahwa pendukung kapak genggam Sumatra dan *kyokkenmodinger* tersebut merupakan suku bangsa nelayan yang hidup di pantai dengan rumah-rumah panggung.

Di Thailand di mana ditemukan bukit kerang dan kapak-kapak genggam tipe Sumatra ditemukan pula lukisan-lukisan perahu dengan ikan khususnya di daerah Thailand bagian selatan. Sayang bahwa di gua-gua pantai timur Sumatra sampai sekarang belum ditemukan lukisan perahu seperti di Thailand yang mendukung keberadaan bukit kerang tersebut. Tetapi dari studi perbandingan

dengan daerah atau kawasan lain dapat diketahui bahwa pada waktu itu perahu memegang peranan yang sangat penting. Berkaitan dengan cara hidup pendukung budaya ini R.P. Soejono mengatakan bahwa mereka adalah masyarakat yang hidupnya memanfaatkan hasil laut.

Di pulau Seram dan Irian pernah ditemukan gambar-gambar perahu yang mungkin dipergunakan sebagai simbol suatu peristiwa perjalanan yang dilakukan oleh roh-roh ketika menuju ke alam baka. (R.P. Soejono, 1981-1982; 142). Temuan lukisan-lukisan perahu di pulau Seram dan Irian Jaya ini tampaknya juga dapat dikaitkan dengan gambaran yang melukiskan tentang cara kehidupan pada waktu itu di mana perahu dipergunakan sebagai sarana utama untuk mencari makanan di laut atau di rawa-rawa. Seperti juga pada lukisan gua di Sulawesi Selatan di pulau Seram juga ditemukan gambar-gambar perahu dan orang-orang yang sedang membawa senjata dan perisai.

Di gua dari masa epipaleolitik ditemukan lukisan perahu dengan menggunakan cat warna merah, dengan cara dioleskan. Menurut hasil analisis para ahli warna merah pada lukisan prasejarah dibuat dengan mempergunakan *oker* sejenis cat yang dibuat dari bahan batuan (Samidi, 1984).

Perahu yang ditemukan di dinding Sumpang Bitu dan Bulusipong ini dibuat dengan sangat sederhana (gbr. 9). Perahu digambarkan dalam bentuk perahu tanpa cadik. Berdasarkan hasil penelitian dengan ekskavasi di lokasi gua tersebut para arkeolog menemukan berbagai macam peninggalan antara lain berupa kulit kerang, duri ikan dan alat-alat dari batu. Dengan melihat hasil ekskavasi tersebut maka dapat diketahui bahwa pendukung pemukiman gua tersebut adalah orang-orang yang dalam kehidupan sehari-hari memanfaatkan sumber daya laut. Perahu-perahu itulah yang dipergunakan sebagai sarana untuk mengarungi laut atau sungai untuk mencari kerang dan ikan. Berdasarkan hasil analisis terhadap jenis-jenis kerang yang ditemukan dalam penggalian gua menunjukkan bahwa kerang-kerang tersebut adalah jenis kerang laut, payau dan bahkan ada yang dari sawah. Rokus Due Awe telah melakukan analisis terhadap jenis kerang di gua tersebut dan telah membagi jenis-jenis kerang tersebut. Kerang laut terdiri dari jenis *Cerithiidae*, *Neritidae*, *Potamididae*, *Arcidae* dan *Veneridae*. Sedangkan yang berasal dari payau adalah jenis *Lymnaeidae* dan siput darat *Muricidae*. Berdasarkan temuan tersebut jelas aktifitas perburuan binatang tersebut memerlukan perahu. Sisa-sisa aktifitas pakai

buang yang menunjukkan adanya penggunaan perahu adalah dengan ditemukannya peninggalan bukit kerang di daerah Langkat dan Binjai seperti telah disebutkan di halaman depan. Pada sisa-sisa buangan sampah tersebut telah berhasil dijumpai kulit-kulit kerang yang menumpuk yang merupakan sisa-sisa makanan mereka. Peninggalan masa prasejarah yang biasa disebut dengan "*kyokkenmodinger*" ini jelas menunjukkan aktifitas manusia dengan memanfaatkan sarana perahu (Van Heekeren 1956).

II.1.2 Perahu dari masa neolitik

Pada masa neolitik keahlian pembuatan perahu semakin lebih maju. Alat-alat batu baik belincung, beliung, tatah, pahat batu sangat membantu dalam pembuatan rumah-rumah tinggal dan pembuatan sarana transportasi dalam bentuk perahu. Pembuatan perahu sebagai sarana transportasi dan sarana mencari ikan dilakukan oleh kaum laki-laki dengan cara bergotong-royong.

Pembuatan perahu dimulai dengan penebangan pohon besar dengan mempergunakan alat-alat dari batu seperti tersebut di atas. Pohon besar dipotong sesuai ukuran yang dikehendaki. Setelah batang besar itu kering kemudian dikuliti dengan beliung/belincung. Untuk membuat rongga, dilakukan pembakaran sedikit demi sedikit dan selanjutnya dihaluskan dengan beliung dan belincung. Kemudian disiapkan cadik-cadik yang disiapkan di kedua belah badan perahu itu. Pada masa bercocok tanam diperkirakan telah muncul perdagangan yang bersifat barter. Perdagangan dengan perahu-perahu cadik dapat dilakukan dalam jarak yang jauh melalui sungai, laut. Perahu dan rakit-rakit bambu memegang peranan yang amat penting dan sekaligus sebagai penyebar budaya. Gerabah-gerabah yang dihasilkan oleh suatu masyarakat masa neolitik diperdagangkan dengan perahu-perahu dan rakit bambu dalam jumlah yang cukup banyak (R.P. Soejono, 1975:186-187).

Penemuan peninggalan perahu pada masa neolitik secara konkrit (nyata) belum pernah ditemukan. Data tentang keberadaan perahu pada masa ini hanya dapat diketahui dari hasil penelitian yang begitu mendalam yang dilakukan oleh Von Heine Geldern. Von Heine Geldern yang melontarkan teori untuk pertama kali bahwa perahu-perahu cadik yang ditemukan di sungai-sungai laut dan pantai di Asia Tenggara bahkan sampai di Madagaskar dan Pasifik merupakan salah satu hasil cipta dari orang-orang Austronesia. Perahu-perahu tersebut merupakan sarana

luas. Beberapa ahli mengatakan bahwa perahu-perahu kayu dan bercadik dibuat dengan memakai alat-alat dari beliung, belincung, pahat, tатаh, bor dan lain-lain. Melihat kekerasannya batu yang dipergunakan sebagai alat-alat tersebut di atas dapat dipakai untuk mengerjakan kayu baik memotong, membelah, mengukir atau menghaluskan. Pada masa neolitik tampaknya perahu masih sangat sederhana bahkan kemungkinan dibuat dari bambu yang diikat satu dengan yang lain (rakit). Dengan mempergunakan perahu cadik dan rakit-rakit yang dibuat dari bambu mereka menangkap ikan, berdagang (barter), cari kerang dan lain-lain. Perdagangan-perdagangan yang dilakukan oleh penduduk baik pada masa prasejarah, Hindu atau perkembangan Islam awal telah mendorong kemajuan-kemajuan dalam teknologi pembuatan perahu. Pembuatan perahu cadik oleh masyarakat neolitik dengan beliung dan belincung itu terbukti dari adanya bekas-bekas pemakaian (perimping).¹⁴⁾ Sedangkan Van Heekeren mengatakan bahwa bekas-bekas pemakaian kapak dengan gagang dari kayu juga tampak pada bagian pangkal beliung.

Perahu-perahu cadik dan rakit yang dipergunakan pada waktu berlangsungnya budaya batu baru, kemungkinan berkaitan dengan perdagangan hasil-hasil pembuatan gerabah seperti belanga, mangkuk, cobek, kendi dan barang pecah-belah lainnya. Bahan perdagangan yang lain adalah hasil-hasil perbengkelan (*atelier*) yang berupa alat-alat batu, baik yang telah diasah maupun yang masih berupa "*plank*", (kapak batu yang belum di asah). Perdagangan kapak batu menurut para ahli kebanyakan dilakukan tanpa diasah terlebih dahulu. Pengasahan untuk bagian ketajaman dilakukan oleh penduduk yang mengkonsumsi. Di situs Malawa (Sulawesi Selatan) yang diperkirakan merupakan tempat pembuatan alat-alat batu ternyata ditemukan pula gerabah-gerabah baik berhias maupun polos. Dari hasil analisis Fadhlān S. Intan dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional ternyata gerabah tersebut tidak dibuat di Malawa. Unsur-unsur *pirit* yang terkandung pada tanah liat atau pasir di daerah Malawa dan sekitarnya tidak mengandung *pirit*, sementara gerabah-gerabah yang banyak ditemukan di situs Malawa ternyata hampir semuanya mengandung unsur *pirit*. Inilah alasan Fadhlān bahwa pada masa

14) I Made Sutaba mengatakan bahwa perimping atau pecahan-pecahan kecil atau juga biasa disebut sebagai retus oleh para arkeolog, dikatakan merupakan bekas pemakaian termasuk penggunaan untuk pengerjaan kayu. (Sutaba, 1980: 20-21).

hampir semuanya mengandung unsur *pirit*. Inilah alasan Fadhlân bahwa pada masa neolitik di mana “budaya” Malawa berlangsung telah terjadi perdangan dan pengangkutan gerabah dari suatu tempat ke Malawa. Pengangkutan gerabah ini diperkirakan juga memakai perahu cadik atau rakit-rakit sederhana yang dapat memasuki sungai-sungai (besar, kecil) dan danau.

Perdagangan di daerah Bekasi pada masa lampau yang menyebabkan munculnya temuan-temuan gerabah dan kapak-kapak neolitik di daerah-daerah Batujaya, Pedes, Cikarang, Pulanglatik dan lain-lain merupakan tempat perdagangan yang ramai di pantai utara Jawa Barat dengan tempat-tempat lain. Tampaknya aktifitas perdagangan mempergunakan perahu-perahu cadik dan rakit-rakit. Sampai sekarang perahu-perahu cadik masih dijumpai di sana. Perahu-perahu kayu tanpa cadik banyak dijumpai pula di daerah rawa-rawa (payau) di daerah pantai utara dari Kerawang sampai Bekasi.



Foto 22. Nekara



Foto 23. Nekara

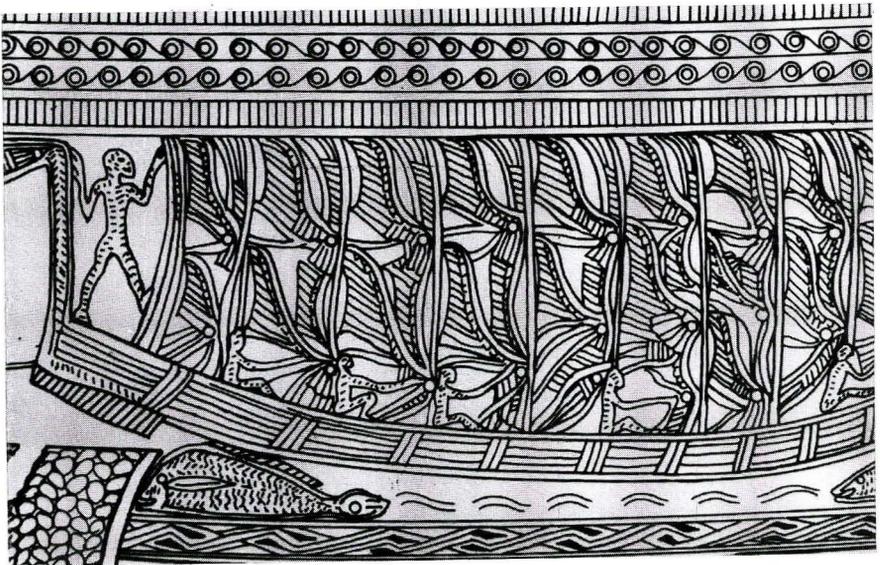


Foto 24. Perahu pada nekara (Taylor dan Arogan, 1991)

II.1.3 Perahu dari masa perunggu

Pada masa perunggu besi gejala-gejala akan adanya penggunaan perahu oleh pendukung kebudayaan Dongson telah ditemukan di berbagai tinggalan benda-benda perunggu. Pada zaman perunggu memungkinkan perahu-perahu menjadi lebih maju, baik bentuk maupun variasinya. Hal ini disebabkan karena sarana untuk mengerjakan perahu tersebut terdiri dari alat logam yang dapat dipertajam secara maksimal sehingga dapat untuk mengerjakan kayu-kayu besar. Dari hasil pengamatan terhadap nekara perunggu baik yang terdapat di Indonesia maupun yang ada di kawasan luar Indonesia, telah ditemukan pola-pola hias dalam bentuk perahu. Di Nam Ngai, Propinsi Ha Tuyen, Laos terdapat nekara perunggu yang pada bagian bidang pukul (timpanon) ditemukan pola hias perahu dalam bentuk sederhana. Demikian pula di nekara yang ditemukan di pulau Selayar terdapat pula lukisan yang menggambarkan perahu yang dikendarai oleh beberapa orang. Pada nekara perunggu dari pulau Sangeang yaitu pada bagian badan ditemukan pola hias perahu dengan ikan. Ada sementara ahli yang menghubungkan perahu-perahu pada timpanon atau pada bagian badan nekara dengan upacara kematian. Perahu tersebut dipergunakan sebagai sarana untuk mengangkut arwah yang meninggal menuju ke dunia arwah. Dari pola-pola hias yang terdapat pada nekara ini jelas bahwa pada masa perunggu tersebut telah dikenal sarana transportasi dalam bentuk perahu. Temuan yang cukup menarik yang berupa gambar-gambar perahu dari masa perunggu ini adalah temuan di gua Sulawesi Tenggara. Seperti juga di gua-gua Sulawesi Selatan, di gua Sulawesi Tenggara ini juga berhasil ditemukan lukisan-lukisan yang menggambarkan perahu pada dinding-dinding gua. Dari penelitian gua di daerah ini ditemukan pula lukisan-lukisan yang menunjukkan berbagai macam senjata dari masa perunggu antara lain yang biasa disebut dengan belati Dongson kapak perunggu dan lain-lain.¹⁵⁾ Di gua Metanduno, pulau Muna ditemukan lukisan perahu yang dikendarai oleh beberapa orang dengan menggunakan dayung. Seorang di antaranya digambarkan sedang mengacungkan tangan dan membawa senjata. Menurut Ismanto Kosasih dikatakan bahwa perahu Metanduno ini merupakan perahu panjang atau biasa disebut dengan korkora. Lebih lanjut dikatakan bahwa perahu tersebut merupakan perahu perang. Hal ini

15) Penelitian terhadap lukisan gua di Sulawesi Tenggara dilakukan oleh Ismanto Kosasih seorang peneliti dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional. Dengan ditemukannya lukisan perahu dan belati Dongson disimpulkan bahwa lukisan perahu dan belati tipe Dongson tersebut berasal dari masa perunggu.

disebabkan adanya pertimbangan bahwa di dalam perahu tersebut terdapat beberapa prajurit yang membawa senjata dan perisai. Di gua Metanduno ini selain ditemukan perahu untuk perang tampaknya dijumpai pula perahu untuk kepentingan lain yaitu untuk menangkap ikan. Perahu perang seperti yang ditemukan di gua Metanduna ditemukan juga di gua La Kolumbu yang menunjukkan adanya prajurit yang membawa senjata dan perisai. Bentuk-bentuk perahu yang ditemukan di gua-gua di Muna tidak bercadik. Bahkan sebuah lukisan perahu yang telah maju ditemukan di gua Kobori di pulau Muna. Dua buah perahu yang dilukiskan di sana digambarkan dengan bentuk perahu layar dengan beberapa penumpangnya memegang dayung. Layar berbentuk persegi panjang.¹⁶⁾

Dari temuan tersebut maka dapat disimpulkan bahwa perahu tersebut berkaitan dengan benda belati yang merupakan ciri khas dari masa perunggu. Di samping itu di daerah Flores tengah ditemukan sebuah pahatan pada dinding batu yang juga menggambarkan perahu, alat-alat dari masa perunggu (kapak corong, belati) dan pahatan manusia.

Pemanfaatan perahu pada masa perunggu besi secara langsung dapat dicari bukti-buktinya di beberapa tempat (situs) paleometalik seperti di Anyar, Plawangan dan Gilimanuk. Pada ketiga situs tersebut tidak satupun ditemukan bentuk perahu baik gambar, lukisan atau goresan. Namun masyarakat di Plawangan, Gilimanuk dan Anyar merupakan masyarakat pantai yang erat kaitannya dengan perahu.



Foto 25. Perahu miniatur yang dibuat dari perunggu (Bejawa, Flores)

Di situs Gilimanuk yang dikatakan sebagai situs nekropolis¹⁷⁾ telah ditemukan berbagai tinggalan yang menunjuk-

16) Th Verhoeven dalam artikelnya *The Watu Wetu (Picture rock) of Flores* menyebutkan bahwa Watu Wetu telah ditemukan perahu bersama-sama dengan alat-alat tipe perunggu. Perahu digambarkan dalam bentuk sederhana. Verhoeven menyebutkan bahwa benda-benda seperti belati berasal dari Dongson dan dibuat di Dongson pada masa perunggu. Pendapatnya tersebut didasari oleh teori-teori Von Heine Geldern (Verhoeven, 1956).

17) Nekropolis tempat pemukiman sekaligus tempat penguburan

kan adanya kaitan antara masyarakat Gilimanuk dan perahu. Pemukiman di Gilimanuk yang kemungkinan merupakan kehidupan pantai telah ditemukan peninggalan dalam bentuk sisa-sisa pembuangan makanan seperti duri ikan, sirip ikan dari jenis ikan kecil, sedang dan besar. Di samping itu ditemukan pula kulit-kulit kerang yang kemungkinan merupakan sisa-sisa dari makanan mereka. Umur penduduk Gilimanuk pada saat itu yang berkisar antara 35-50 tahun diperkirakan karena mengkonsumsi kerang yang kebersihannya tidak terjamin. Temuan dalam bentuk alat-alat perunggu, gerabah dalam bentuk berbagai macam, memberikan suatu petunjuk bahwa pendukung budaya Gilimanuk jelas memanfaatkan sarana transportasi perahu dalam aktifitas berdagang maupun menangkap dan mencari ikan atau kerang di laut.

Dalam disertasinya R.P. Soejono seorang pakar prasejarah Indonesia menyebutkan bahwa ada kemungkinan perahu atau kapal dibuat di Gilimanuk. Pekerjaan yang memerlukan kepiawaian tersendiri dikerjakan oleh golongan tertentu yang disebut sebagai "undagi lancang". (Soejono, 1977). Sebagai tempat pemukiman di tepi pantai Bali Barat ini maka Gilimanuk menjadi tempat tinggal orang masa perunggu.

Pada masa prasejarah tampaknya perahu tidak hanya sebagai sarana transportasi, tetapi juga menyangkut kepercayaan. Di pulau Flores ditemukan bentuk perahu mini yang dibuat dari perunggu. Perahu mini dari perunggu tersebut diperkirakan berasal dari masa prasejarah masa berkembangnya kebudayaan Dongson. Oleh pemiliknya benda tersebut dianggap sebagai benda keramat dan juga dipuja-puja sebagai sarana permohonan kepada zat tertinggi untuk memperoleh bantuan yang dibutuhkan (foto 25). Tujuan pemujaan adalah untuk keselamatan masyarakat, menolak wabah penyakit dan lain-lain. Perahu mini dari perunggu tersebut diperkirakan berasal dari masa perunggu (*bronze iron age*, abad 3 M). Perahu juga dianggap merupakan simbol kesuburan bagi masyarakat di daerah itu (Jessup, 1992: 65). Perahu tersebut tepatnya ditemukan di Kampung Dobo, Desa Yantena. Menurut pengertian orang-orang setempat kata Yantena berasal dari *yansang* dan *tena* berarti perahu kecil. Jadi temuan perahu kecil itu telah dipakai sebagai nama kampung di mana perahu kecil tersebut ditemukan. Perahu diletakkan di atas dolmen.

Sedangkan pada bagian atas dari perahu digambarkan sebuah tahta yang kemungkinan dalam kepercayaan prasejarah dikaitkan dengan tempat datangnya arwah (tempat duduk arwah) dalam perjalanan. Bukan tidak mungkin bahwa perahu

kecil ini juga merupakan simbol yang menggambarkan tentang perjalanan arwah yang telah meninggal.

Sebuah nekara perunggu yang merupakan peninggalan dari jaman perunggu (*bronze-age*) di pulau Sangeang (Sumbawa) juga ditemukan pola hias perahu. Perahu tersebut digambarkan tanpa cadik dan dinaiki oleh tokoh-tokoh manusia yang distilir begitu indah (Taylor, 1992:65). Menurut para ahli, gambaran perahu dalam nekara ini juga dikaitkan dengan upacara penguburan. Perahu ini tampaknya menggambarkan arwah-arwah nenek moyang yang sedang menuju ke dunia arwah di seberang lautan atau di hulu sungai. Di daerah Kapuas Hulu sampai sekarang masih terdapat kebiasaan untuk membawa mayat dengan mempergunakan jenis perahu dari kayu. Perahu tersebut penuh dengan pengiring di samping mayatnya sendiri untuk dibawa ke arah hulu di mana si mayat akan dikuburkan. Setelah upacara selesai kemudian mereka membuat perahu tiruan yang lebih kecil yang biasa disebut dengan perahu *Nabua*.



Foto 26. Kubur batu dalam bentuk seperti perahu dari daerah Batak
(Repro dari Album Seni Budaya Sumatra Utara)

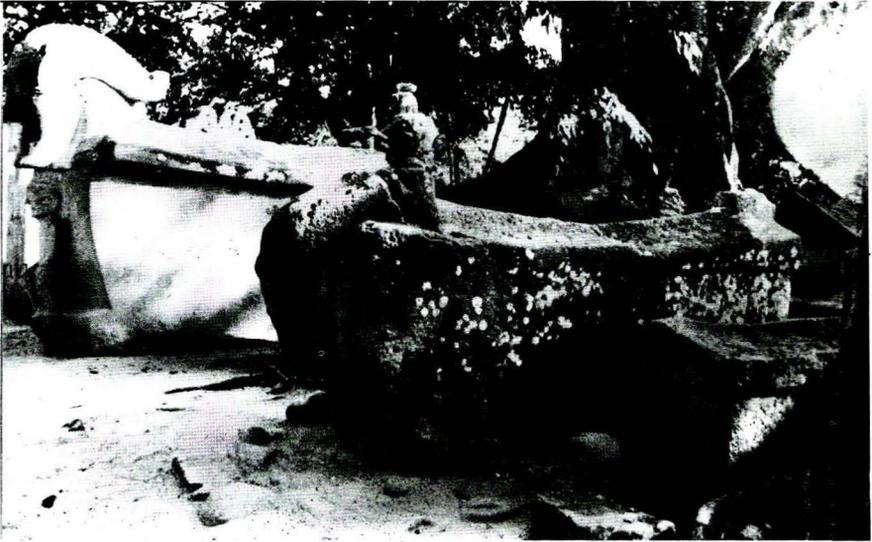


Foto 27. Jenis pahatan seperti perahu pada budaya Batak (Repro Album Seni Budaya, Sumatra Utara 1982-1983)

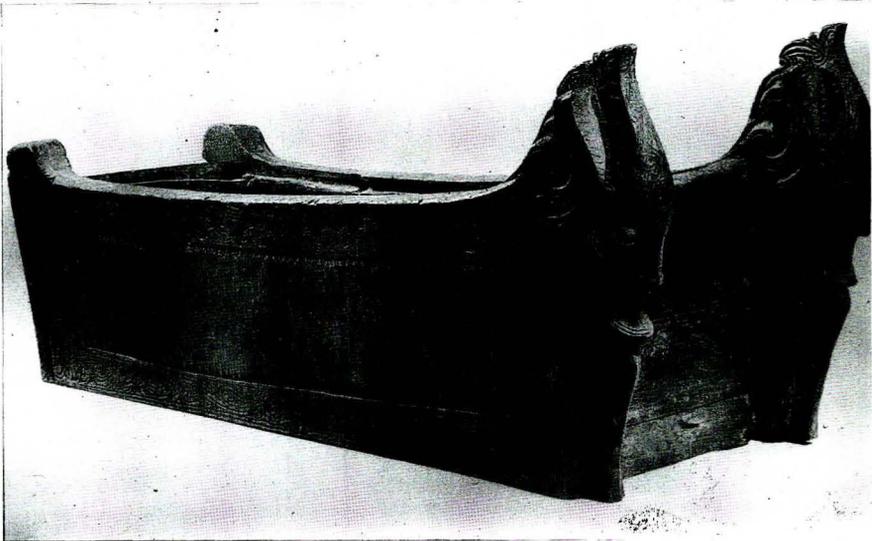


Foto 28. Kubur batu dari daerah Batak yang menyerupai bentuk perahu



Foto 29. Lukisan perahu sejenis kura-kura (perahu panjang) dari gua Sulawesi Tenggara

Pemanfaatan perahu sebagai sarana untuk menyangkut mayat dalam upacara penguburan di Kabupaten Kapuas Hulu tersebut merupakan suatu adat kebiasaan yang dipengaruhi oleh keadaan geografis. Daerah hulu Kapuas tersebut merupakan daerah-daerah sungai dan hutan lebat. Perjalanan darat sulit untuk dilaksanakan. Satu-satunya alternatif untuk sarana membawa mayat adalah perahu. Kebiasaan membawa mayat dengan memakai perahu, akhirnya menjadi titik tolak bahwa perahu merupakan simbol dalam perjalanan arwah menuju ke dunia arwah.

Karena adanya perkembangan fungsi perahu dari kebutuhan profan ke kebutuhan sakral maka dibuatlah perahu-perahu kecil yang merupakan simbol pembawa arwah yang disimpan di rumah duka.

Pada suku-suku Dayak di Kalimantan yang lingkungannya terdiri dari sungai-sungai besar dan rawa-rawa, biasanya mempergunakan perahu untuk penguburan mayat. Oleh karena itu tidak mengherankan jika pada suku-suku Dayak (Ngaju) ada perahu yang disebut perahu untuk upacara kematian (perahu mayat). Di samping itu ada juga tempat mayat dari kayu yang mempunyai bentuk seperti perahu (Wales, 1957:58) (gbr. 22)

(universal) dan ditemukan di Indonesia maupun di kawasan luar Indonesia seperti di Malaysia, Siam, Kamboja dan Oceania (Pasifik). Penggunaan perahu sebagai tempat penguburan masih menjadi problem yang menarik khususnya tentang asal mula dan maknanya. Menurut para ahli penggunaan kubur dari kayu berbentuk perahu dilatarbelakangi oleh kenangan perjalanan panjang dengan perahu yang dilakukan oleh nenek moyang dari tanah asalnya. Di samping itu perahu merupakan sarana transportasi yang berguna dalam kehidupan di dunia atau di akhirat.

Pada masa prasejarah kubur-kubur batu yang berasal dari masa tradisi megalitik (tradisi bangunan-bangunan batu besar), banyak yang mempunyai bentuk-bentuk perahu. Kubur batu dari daerah Batak yang terletak di daerah danau Toba mempunyai bentuk seperti perahu (foto 24, 25). Kubur batu "kabang" Sumba dianggap juga sebagai perwujudan dari gambaran perahu. Sedangkan *kalamba* yang merupakan kubur batu mempunyai arti *perahu* (Wales, 1957:152). Lebih lanjut dikatakan bahwa adat kubur *kalamba* di Sulawesi Tengah merupakan pengaruh dari Cina (datang dari arah utara). Kaudern mengatakan bahwa arca-arca nenek moyang dari Sulawesi Tengah kebanyakan menghadap ke utara karena datangnya nenek moyang dengan perahu dari arah utara. (Walter Kaudern, 1928).

Pada masa perunggu besi di daerah Pasemah terdapat sisa-sisa peninggalan megalitik. Benda-benda tinggalan tradisi tersebut bermacam-macam yaitu terdiri dari kubur batu (*stone-tomb*), arca megalitik (*megalithic statue*), menhir (*upright-stone*), lumpang batu (*stone-mortar*), batu-batu berlubang (*pick-marked-stone*) dan lain-lain. Bersama-sama benda-benda megalitik tersebut ditemukan pula palung-palung batu (*stone-trough*). Palung-palung batu adalah pahatan yang berbentuk seperti perahu yang dibuat dari monolit. Benda ini merupakan tinggalan yang langka dan hanya ditemukan di Pasemah. Bagian ujung berbentuk meruncing seperti perahu jukung tetapi ada juga yang bagian ujungnya membulat (foto 21,22). Pada masa perunggu besi abad-abad pertama Masehi, masyarakat Pasemah (Sumatra Selatan) menganggap bahwa perahu mempunyai kaitan yang erat dengan kepercayaan pemujaan arwah.

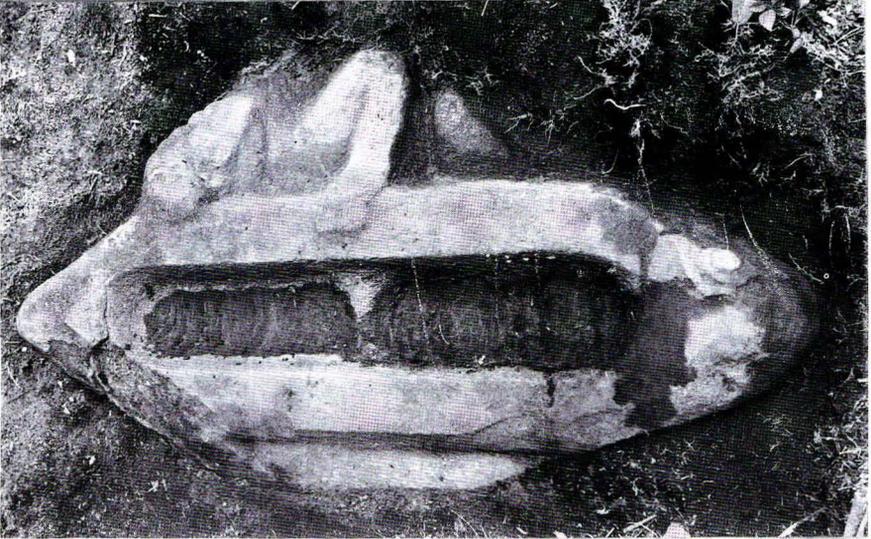


Foto 30. Palung batu (*stone-trough*) yang ditemukan di Pasemah berbentuk seperti perahu.



Foto 31. Palung batu dengan pahatan antropomorfik yang membawa nekara perunggu. Ditemukan di Pasemah

Perahu-perahu tersebut telah menjadi suatu obyek sebagai sarana untuk upacara-upacara seperti bentuk palung batu (*stone-trough*) yang ditemukan di Pulau Panggung, Kabupaten Lahat. Palung-palung batu untuk upacara tersebut dibuat dalam bentuk seperti perahu jukung (perahu kayu tanpa cadik). Yang menarik perhatian adalah bahwa pada palung-palung batu tersebut dipahatkan bentuk-bentuk pahatan antropomorfik yang digambarkan memegang pinggiran perahu. Satu di antara pahatan manusia itu digambarkan membawa nekara perunggu pada bagian bahunya. Sampai sekarang masih sulit untuk mengetahui fungsi palung batu tersebut. Kemungkinan peninggalan megalit ini bukan merupakan kubur batu, tetapi tampaknya merupakan sarana upacara. Benarkah pahatan orang-orang yang memegang palung batu berbentuk seperti perahu tersebut menggambarkan arwah-arwah nenek moyang yang akan pergi menempuh perjalanan jauh ke dunia arwah. Hal ini masih perlu penelitian dan studi yang lebih mendalam. Berdasarkan pahatan nekara yang dibawa oleh tokoh-tokoh manusia itu menunjukkan bahwa peninggalan ini merupakan peninggalan dari masa perunggu besi. Pahatan-pahatan antropomorfik yang dipahatkan memegang perahu dalam kepercayaan megalit (masa perunggu) sama tujuannya dengan manusia yang naik perahu pada nekara-nekara perunggu dari Sangeang.

Gejala-gejala adanya aktifitas penggunaan perahu pada masa perunggu besi di Indonesia juga telah ditunjukkan oleh adanya lukisan pada dinding ceruk karang (Watu Weti) yang ditemukan di sebelah timur kota Ende Flores. Pada dinding ceruk ini ditemukan lukisan-lukisan yang menggambarkan “jukung” yang digambarkan bersama-sama dengan benda-benda dari masa perunggu, antara lain kapak corong, kapak ekor sriti, belati tipe Dongson, pisau dan seekor ikan. Temuan ini merupakan bukti bahwa di daerah Flores ini budaya Dongson telah masuk dan sarana transportasi utama di sana adalah perahu jukung tanpa cadik. Perahu-perahu yang digambarkan seperti perahu kayu panjang tersebut mempunyai bentuk seperti kora-kora dari Tenimbar. Keberadaan tipe perahu pada masa perunggu di Flores ini telah diteliti oleh seorang ahli arkeologi Belanda Th. Verhoeven yang kemudian menuliskan temuan perahu dari masa perunggu pada dinding ceruk tersebut dalam *Antropos* 51 tahun 1956. Perahu-perahu dari masa perunggu besi (*bronze-iron age*) ini berbeda dengan bentuk perahu dari daerah Sulawesi Selatan, yang hampir semuanya dilukiskan dengan tokoh-tokoh manusia yang menaikinya.

Pada masa perunggu besi ini menurut Von Heine Geldern dikatakan telah terjadi suatu migrasi gelombang II ke Indonesia. Pada waktu itu migrasi bangsa-bangsa Austronesia dari tanah asalnya mempergunakan perahu-perahu cadik. (von Heine Geldern, 1945). Keberadaan perahu yang merupakan sarana utama untuk meninggalkan tanah airnya tampaknya terus terpatri di hati pendukung megalitik pada waktu itu. Oleh karena itu maka tidak mengherankan jika pada benda-benda perunggu banyak ditemukan pola-pola hias dengan bentuk perahu. Pola-pola hias tersebut ditemukan pada nekara-nekara perunggu. Di samping itu bentuk-bentuk kubur pada masa-masa perunggu besi juga mengingatkan pada bentuk-bentuk perahu, seperti misalnya kubur-kubur sarkofagus di Bali, kubur batu di Batak (foto 26), kubur peti batu di Kuningan dan Gunung Kidul, kubur dolmen di Sumba dan lain-lain.¹⁸⁾

Bentuk-bentuk kubur peti batu yang menyerupai perahu jukung ini ditemukan juga secara meluas di Asia Tenggara seperti Malaysia, Taiwan bahkan di Jepang dan Cina. Disamping itu bentuk kubur yang sama ditemukan pula di India seperti Brahmagiri dan Nagarjunikonda.¹⁹⁾ Persebaran peti batu yang menyerupai perahu tersebut menunjukkan persebaran yang sangat luas yang mengacu pada kepercayaan bahwa orang yang telah meninggal arwahnya akan hidup terus di dunia arwah. Penguburan dalam bentuk peti seperti perahu merupakan adat yang bersifat sangat universal.

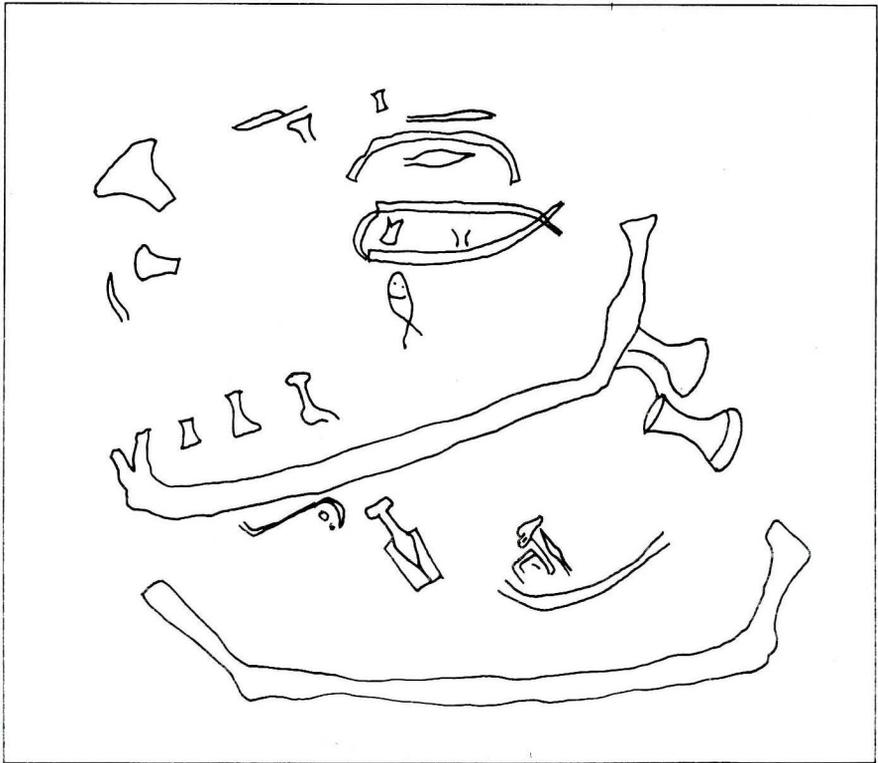
II.2 Perahu pada masyarakat yang melangsungkan tradisi prasejarah

Pada beberapa masyarakat di etnis-etnis tertentu pada masa kini khususnya yang melanjutkan kehidupan berciri prasejarah seperti di sekitar danau Tentena dan Tana Toraja, ditemukan sejenis perahu untuk sarana upacara penguburan. Penelitian yang dilakukan oleh para arkeolog di daerah sekitar Poso tahun 1978 telah berhasil menemukan gua-gua alam yang mengandung banyak misteri. Di

¹⁸⁾ Kubur peti batu (*stone-cist*) ini oleh para ahli diperkirakan muncul pada masa paleometalik (logam awal) (Hoop, 1935, 1937). Adat kebiasaan penguburan dengan memakai peti batu seperti perahu ini kemungkinan dimaksudkan agar arwah si mati dengan perahu tersebut dapat menempuh perjalanan jauh ke dunia arwah yang terletak di seberang lautan.

¹⁹⁾ Sarkar (1982) *Megalithic Culture of India, Megalithic Culture in Asia*.

dalam gua tersebut ditemukan rangka manusia beserta benda-benda bekal kuburnya dan peti-peti kayu yang dibentuk seperti perahu. Cara penguburan dengan mempergunakan peti kayu yang dibentuk seperti perahu tersebut masih terus berlangsung sampai pada masa penjajahan Jepang. Penggunaan peti kayu berbentuk perahu yang dipergunakan sebagai wadah mayat ini oleh ahli waris dan orang-orang tua di sekitar Tentena dimaksudkan sebagai sarana yang dianggap



gambar 11. Lukisan perahu di Watu Weti Flores

dianggap dapat membawa arwah nenek moyang dalam perjalanannya ke dunia arwah. Di daerah Tana Toraja kebiasaan untuk menempatkan mayat dalam perahu dari kayu yang disimpan di gua-gua di berbagai tempat di sana tampaknya

mempunyai tujuan-tujuan yang tidak jauh berbeda dengan perahu-perahu kayu dari gua-gua di sekitar danau Poso. Berdasarkan hasil wawancara dengan orang-orang tua di Tana Toraja mereka tidak mengetahui latar belakang mengapa mayat ditaruh dalam wadah seperti perahu dari kayu tersebut. Tetapi berdasarkan perbandingan dengan data dari masa prasejarah maka dapat diperkirakan bahwa penempatan mayat dalam perahu tersebut dimaksudkan sebagai penggambaran (simbol) kendaraan yang dapat dipakai sebagai sarana untuk menuju ke dunia arwah. Menurut pendapat pendukung tradisi prasajarah mengatakan bahwa dunia arwah terletak di daerah yang jauh atau di seberang lautan.

II.3 Perahu pada masa pengaruh Hindu Buddha

Pada masa pengaruh agama Hindu Buddha bentuk-bentuk perahu Nusantara menjadi begitu maju. Hal ini baik secara bentuk maupun secara bobot muatan tampaknya perahu masa Hindu mengalami peningkatan. Perahu jaman Hindu maupun Buddha mempunyai kemajuan yang pesat, dengan variasi-variasi yang menarik. Data tentang perahu pada masa pengaruh agama Hindu dan Buddha ini telah ditemukan dalam berbagai bentuk peninggalan baik yang berupa prasasti maupun buku-buku, di samping data dan fakta dari relief candi. Dari data yang termuat pada beberapa prasasti di Indonesia dapat diketahui adanya perjalanan-perjalanan yang dilakukan oleh raja ke suatu tempat baik dalam bentuk pengiriman bala tentara maupun aktifitas perdagangan. Demikian pula dalam buku-buku babad yang telah muncul pada jaman itu seperti *Negarakertagama* dan *Pararaton* juga dapat dipakai sebagai sumber bagaimana aktifitas kelautan telah dilaksanakan oleh seorang raja.

Pengiriman Tentara Pamalayu yang dimaksudkan untuk menundukkan salah satu negara di Sumatra yang dilakukan oleh ratusan prajurit akan mempergunakan perahu dalam jumlah yang begitu banyak.

Demikian juga tentang janji Patih Gajah Mada dalam Sumpah Palapa dilatarbelakangi kemajuan Majapahit dalam bidang penguasaan laut dengan pasukan angkatan lautnya. Hal ini dapat diketahui bagaimana Mahapatih Gajah Mada dapat melakukan ekspedisi untuk menduduki daerah Pahang di Malaysia sampai ke Madagaskar. Data tersebut di atas jelas membuktikan bahwa pada masa kerajaan Majapahit penguasaan teknologi pembuatan perahu telah begitu maju. Bukan tidak

mungkin bahwa pelaut-pelaut Majapahit telah mempergunakan perahu-perahu besar yang paling tidak seperti apa yang dipahatkan pada candi Borobudur.

Di candi Borobudur terdapat 4 (empat) buah perahu, tiga di antaranya berbentuk perahu jung, digambarkan seakan-akan sedang mengadakan pelayaran di laut (foto 32,33,34), sedangkan perahu yang lain menggambarkan perahu yang dibuat dari kayu (foto 35). (yang biasa disebut jukung).

Perahu-perahu yang dipahatkan di candi Borobudur dari abad ke-9 tersebut mempunyai bentuk yang sudah menyamai perahu-perahu pada jaman sekarang. Perahu dilengkapi dengan tiga buah layar lebar yang memungkinkan perahu tersebut menempuh kecepatan maksimal. Pada pahatan perahu di candi Borobudur tampak jelas adanya pemakaian cadik ganda yang tampaknya dibuat dari kayu bulat dengan tiga penguat (penyangga cadik) sehingga keseimbangan perahu tersebut dapat terjamin. Perahu besar tersebut tidak hanya ukurannya yang besar dan dapat memuat puluhan ton sampai ratusan ton tetapi bentuk-bentuk pola hiasnya cukup artistik. Perahu Borobudur ke-1 (pertama) pada bagian haluan terdapat tiang besar yang semakin ke atas semakin mengecil dan dipahat dalam bentuk seperti tiang Yunani.

Perahu kedua mempunyai bentuk yang lebih kecil namun secara umum mempunyai bentuk yang hampir sama dengan perahu pertama. Pada perahu kedua ini hanya mempergunakan satu layar dan berbentuk lebih kecil, pada bagian depan juga terdapat pola hias tiang dengan bentuk pilar Yunani seperti pada perahu pertama. Cadik perahu kedua sama dengan perahu pertama yaitu terdiri dari dua gelondongan kayu yang diperkuat oleh tiga rentangan kayu ke samping.

Pada salah satu panel relief di Borobudur terdapat pahatan perahu keempat sebuah merupakan jung sedangkan yang sebuah merupakan perahu kayu yang dipahatkan sehingga membentuk ruang memanjang (jukung). Jenis perahu ini biasanya dipergunakan dengan dayung atau galah panjang, dan terdapat di sungai dan rawa-rawa.

Melihat pahatan-pahatan perahu pada candi Borobudur tersebut maka menambah wawasan dan pengetahuan tentang kemampuan bagaimana orang-orang Indonesia pada waktu itu telah mampu membuat perahu-perahu yang begitu maju. Dengan temuan perahu dalam bentuk yang bermacam-macam itu tampaknya para seniman ingin menggambarkan bagaimana proses perjalanan yang ditempuh dalam peristiwa datangnya pengaruh dari India tersebut.

Kalau pada masa prasejarah di Gilimanuk diperkirakan sudah terdapat aktifitas pembuatan perahu, maka jelas bahwa pada masa pengaruh Hindu pada periode berikutnya tentu kemampuan dalam pembuatan sarana transportasi tersebut telah maju. Dari data yang terekam dari relief Borobudur maka dapat diketahui bahwa nenek moyang pada waktu itu telah mengenal berbagai bentuk perahu baik untuk perjalanan berat di laut atau samudra besar dan perjalanan-perjalanan melalui sungai dan rawa-rawa. Perjalanan yang ditempuh melalui laut memanfaatkan pengetahuan pelayaran tentang angin. Sedangkan perjalanan dengan perahu kecil di sungai dan rawa-rawa ditempuh dengan memanfaatkan dayung dan galah panjang.



Foto 32. Bentuk perahu yang dipahatkan di candi Borobudur (Kempers, 1976)

Dengan melihat posisi kapal dan penggambaran gelombang laut yang besar pada pahatan perahu candi Borobudur tersebut tampaknya pahatan itu menggambarkan perjalanan pelayaran. Layar-layar lebar yang digambarkan secara jelas menggambarkan angin yang meniup layar tersebut dan perahu berjalan lancar. Gambaran ini tampaknya merupakan peristiwa suatu perjalanan penting yang ditempuh melalui laut. Perjalanan tersebut kemungkinan bukan merupakan

perjalanan laut dalam persiapan pertempuran tetapi merupakan perjalanan biasa. Tidak ada tanda-tanda bahwa mereka akan mengadakan pertempuran.

Suatu perjalanan laüt atau sungai telah disebut-sebut pada prasasti yang menyebutkan “Jayasidhaytra”. Bukan tidak mungkin bahwa perjalanan suci yang berhasil ini juga mempergunakan sarana perahu yang memadai.

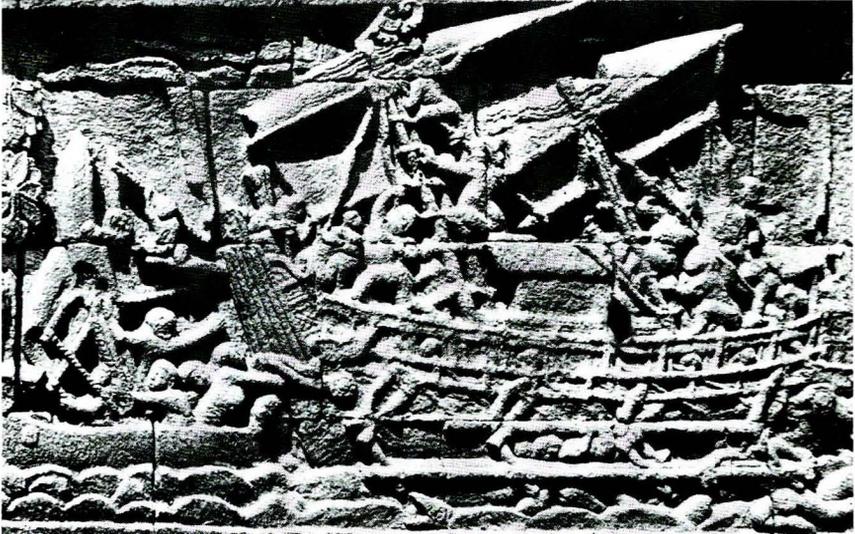


Foto 33. Perahu yang dipahatkan di Candi Borobudur (Kempers, 1976)

Angin musim yang berhembus di daerah kawasan Indonesia, sangat berpengaruh pada arah pelayaran di Indonesia pada masa lampau (Hindu), khususnya pada pelayaran yang mempergunakan layar. Perdagangan yang terjadi antara India, Indonesia, Cina dan lain-lain dipengaruhi angin musim yang sedang berhembus. Keadaan geografis Indonesia yang terletak antara dua pusat perdagangan yaitu antara India dan Cina sangat menguntungkan. Berita awal yang berisi tentang penggunaan perahu-perahu besar terdapat pada kisah perjalanan yang dialami oleh tokoh legenda Rama dan Shinta, yaitu pada ceritera Ramayana. Dalam kitab tersebut disebut-sebut tentang negeri emas yaitu Suwarnadwipa. Benarkah Suwarnadwipa tersebut adalah Sumatra? Kalau hal itu benar maka antara Sumatra

dan India telah muncul jalur lalu lintas yang memanfaatkan hasil emas dari Suwarnadwipa tersebut. Perjalanan dari India dalam rangka perdagangan, tampaknya tidak terlalu sulit untuk ditempuh. Perjalanan itu bagi pelaut-pelaut yang mempergunakan perahu besar dan layar-layar lebar tidak menjadi masalah. Perahu besar dengan layar lebar dapat memanfaatkan angin musim yang berhembus dari buritan. Sedangkan pada waktu kembali dari Indonesia dengan hasil-hasil bumi Indonesia mereka menunggu tiupan angin dari timur pada musim kemudian. Tanpa layar maka perjalanan laut yang terkenal membahayakan itu tidak mungkin dapat ditempuh.

Munculnya perahu-perahu layar yang dipergunakan untuk menempuh jalur perdagangan maupun untuk keperluan keagamaan datanya telah ditemukan pada relief-relief candi Borobudur yang melukiskan tentang pelayaran di samudra dengan perahu-perahu layar untuk perdagangan. Perahu-perahu layar pada masa pengaruh Hindu tersebut terdiri dari berbagai macam.

Perahu-perahu layar yang dipergunakan pada jalur-jalur perdagangan antara India dan Indonesia jelas mempunyai ukuran besar yang dapat memuat barang dagangan sampai ratusan ton dengan sekitar dua ratus penumpang. (Van Leur, 1967: 66-67)

Perdagangan antara India dan Indonesia menjadi lebih ramai lagi. Dagangan yang penting yang dihasilkan Indonesia yang memegang peranan dalam perdagangan internasional, tidak hanya emas yang dihasilkan di Suwarnadwipa tetapi juga kayu cendana, gaharu, cengkih, lada dan lain sebagainya. Munculnya komoditas tersebut akan berakibat semakin ramainya perdagangan di Nusantara. Perahu-perahu besar jenis jung dengan muatan ratusan ton tidak hanya datang dari India tetapi juga dari Cina, bahkan kemungkinan dari Barat. Datangnya perahu-perahu besar dengan bentuk perahu layar tersebut jelas akan sangat berpengaruh pada kemajuan dan teknik pembuatan perahu-perahu Nusantara.

Pengaruh perahu-perahu Cina dalam pembuatan perahu Nusantara jelas tidak terhindarkan. Perahu Cina yang besar dengan layar lebar dari Cina akan memberikan ilham pula dan pengaruh dalam bentuk-bentuk kapal.



Foto 34. Perahu pada dinding Candi Borobudur (Kempers, 1976)

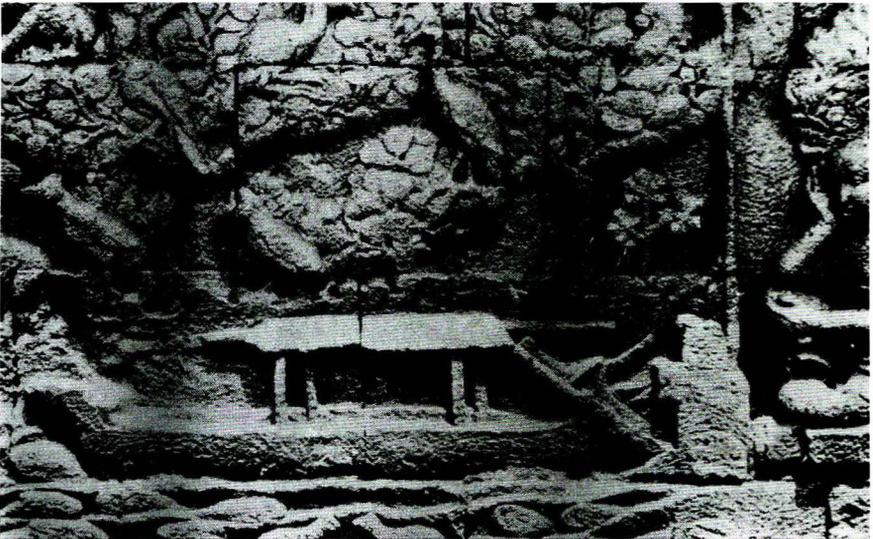


Foto 35. Perahu "Jukung" pada Candi Borobudur (Kempers, 1976)

Perlu diketahui bahwa perahu-perahu layar dari Cina ke Indonesia datang sekitar abad 3 - 5 Masehi. Dalam perjalanan pelayaran yang dilakukan oleh Fa Hsien dan Gunawarman ada petunjuk bahwa mereka telah berlayar sampai Jawa. Sejak itu maka pelayaran-pelayaran yang dilakukan oleh nenek-moyang bangsa Indonesia pada waktu itu untuk mengadakan perdagangan dengan pihak Cina, tampaknya tidak menjadi masalah. Hal ini jelas karena pada masa prasejarah dari masa batu tengah (mesolitik), masa neolitik (batu baru) atau biasa disebut masa bercocok tanam dan masa perunggu, nenek moyang bangsa Indonesia merupakan pelaut-pelaut tangguh yang berhasil menyeberangi lautan dan samudra di Asia Tenggara sampai Madagaskar bahkan Pasifik. Dengan datangnya perahu-perahu layar lebar dari India dan Cina jelas akan membuka wawasan dan teknologi pembuatan perahu Nusantara yang tadinya hanya menggunakan cadik dan dalam bentuk sederhana. Perahu-perahu Nusantara telah maju dan dapat mengadakan perjalanan jauh untuk berdagang dengan India maupun Cina. Perdagangan antara India, Cina dan Indonesia dengan adanya hasil dagangan dari Indonesia, misalnya bahan-bahan wangi-wangian seperti kayu harum, kapur barus, berbagai jenis kemenyan dan lain sebagainya, menjadi lebih ramai.

Berita tentang adanya pemanfaatan perahu-perahu Indonesia untuk keperluan-keperluan internasional pernah dilaksanakan ketika terjadi pengiriman utusan-utusan kerajaan di Nusantara ke negeri Cina. Kemampuan bangsa Indonesia untuk mengimbangi arus lalu-lintas perahu-perahu luar negeri tampaknya tidak perlu diragukan lagi. Pengalaman-pengalaman nenek moyang bangsa Indonesia seperti yang telah diutarakan di halaman depan membuat bangsa Indonesia waktu itu telah dapat menciptakan perahu-perahu besar untuk berlayar ke luar negeri. Utusan-utusan Indonesia ke negeri Cina jelas dikirim melalui perahu-perahu yang dimiliki oleh suatu kerajaan, yang dibuat dan dirakit oleh nenek moyang bangsa Indonesia sendiri. Perjalanan-perjalanan yang lain disinggung-singgung pula dalam prasasti Telaga Batu. Di sana ditemukan tulisan-tulisan yang menyebutkan *sidhayatra* yang berarti perjalanan suci yang berhasil. Sedangkan perahu-perahu masa Sriwijaya, baik sebagai bagian dari angkatan lautnya maupun sebagai sarana pelayaran untuk perdagangan, telah dapat diketahui baik melalui sumber-sumber dalam maupun luar negeri. Bukti-bukti arkeologis bahwa pada saat kerajaan Sriwijaya telah terjadi kontak dengan negeri-negeri asing diperoleh melalui berbagai tinggalan arkeologi. Perdagangan yang didukung oleh perahu-perahu Sriwijaya,

telah meninggalkan bukti-bukti yang otentik. Banyak berbagai tinggalan dari luar negeri yang ditemukan di daerah kerajaan Sriwijaya, khususnya di Palembang. Tinggalan tersebut berupa benda-benda keramik dari Cina, Siam dan Thailand. Di samping itu temuan manik-manik kaca sebagian telah diketahui berasal dari India dan Laut Tengah. Bahkan peninggalan yang sangat menarik dalam bentuk tinggalan perahu-perahu kuno yang karam pada waktu perkembangan kerajaan Sriwijaya menjadi bukti konkrit tentang aktifitas pelayaran. Di samping bukti-bukti tersebut di atas keberadaan perahu pada masa Sriwijaya telah tertuang di dalam prasasti-prasasti yang ditemukan di sekitar lokasi yang diperkirakan sebagai ibukota Sriwijaya. Catatan-catatan kronik Cina juga menjadi sumber pengetahuan tentang peranan perahu-perahu Sriwijaya pada saat itu.

Berdasarkan catatan kronik Cina ada yang menjelaskan bahwa di wilayah Sriwijaya terdapat tempat-tempat pembuatan perahu. Seperti juga di Bali dan di daerah kekuasaan Majapahit, di mana *undagi lancang* merupakan tokoh-tokoh pembuatnya.

Jadi, bukti-bukti penggunaan perahu pada masa Sriwijaya secara garis besar dapat dibedakan menjadi dua sumber yaitu: a) sumber tertulis dan b) sumber tidak tertulis. Sumber tertulis dijumpai pada prasasti, berita Arab dan Cina. Sedangkan sumber tidak tertulis antara lain keramik asing, manik-manik. Tinggalan perahu yang tenggelam dan lain sebagainya. Berbagai sumber telah memberikan suatu gambaran yang menunjukkan ke data-data tentang bagaimana bentuk perahu-perahu kerajaan Sriwijaya yang mampu berperan dalam perdagangan dari abad-abad 7 sampai dengan abad 11. Suatu prasasti yang menjelaskan tentang hal ikhwal keberadaan perahu Sriwijaya adalah prasasti Kedukan Bukit. Prasasti ini telah diteliti oleh berbagai ahli antara lain J.G. De Casparis, Buchari dan lain-lain.

Suatu prasasti yang telah diterjemahkan secara lengkap oleh Buchari tentang adanya perahu pada masa Hindu di Sriwijaya adalah sebagai berikut:

- selamat ! tahun saka telah lewat, pada hari ke sebelas
- paro-terang bulan Waisakha Dapunta Hyang naik di
- perahu "mengambil siddhayatra". Pada hari itu ke tuju paro terang
- bulan Jyestha Dapunta Hyang bertolak dari Minanga
- sambil membawa 20.000 tentara dengan perbekalan
- sebanyak dua ratus (peti) berjalan dengan perahu dan yang berjalan kaki sebanyak seribu

- tiga ratus dua belas datang di Mukha Upang
- dengan suka ati. Pada hari ke lima paro-terang bulan Asada
- dengan cepat dan penuh kegembiraan datang membuat wanua
- Sriwijaya menang, perjalanan berhasil dan menjadi makmur senantiasa. (Buchari, 1993).

Dari prasasti ini jelas bahwa pada 604 Caka tersebut Sriwijaya telah memiliki perahu dalam jumlah yang cukup banyak. Kalau melihat jumlah tentara yang begitu besar maka jelas bahwa kerajaan Sriwijaya memiliki kota besar dan pelabuhan yang ramai yang berada di tepian sungai. Dikatakan dari suatu sumber bahwa sebagian dari penduduk bertempat tinggal di rakit-rakit (rumah rakit). Sementara raja berada di kraton yang terletak di darat di atas rumah panggung. Sriwijaya yang terletak di sungai besar tersebut jelas sangat menguntungkan bagi perkembangan perahu tradisional pada saat itu. Keahlian dalam pembuatan perahu, pembuatan kanal untuk pelayaran maupun untuk pertanian dikuasai oleh rakyat Sriwijaya, demikianlah menurut catatan kronik dari Cina.

Dari sebuah lukisan yang dibuat dari tahun 1659 tampaknya Keraton Palembang Lama (Kuta Gawang) sudah sedemikian ramainya. Di sebuah sungai tampak lalu lalang perahu-perahu yang kemungkinan sedang mengangkut barang dagangan (Bambang Budi Utomo dan Hanafiah, 1993).

Disebutkan bahwa kerajaan Sriwijaya yang terletak di khatulistiwa itu menguasai lautan dan merupakan negara maritim yang disegani. Sebagai bukti disebutkan bahwa I-Tsing dalam perjalanannya ke India juga mempergunakan perahu Sriwijaya. Dalam hal ini perahu Sriwijaya yang dipergunakan oleh I-Tsing tentu merupakan perahu besar. Demikian pula I-Tsing dalam perjalanannya tersebut tentu pula disertai pedagang-pedagang atau orang-orang yang mengadakan perjalanan suci agama Buddha.

Kerajaan Sriwijaya yang memiliki perahu-perahu besar juga dapat dibuktikan dengan adanya kontak dengan Jawa baik dalam pertempuran atau perdagangan.

Perahu-perahu besar dan kecil tampaknya dimiliki oleh Sriwijaya baik oleh kalangan istana maupun oleh penduduknya. Dikatakan dalam berita Cina bahwa kerajaan Sriwijaya letaknya di tepi air (sungai besar atau laut). Sedangkan penduduknya tinggal di rakit-rakit. Dikatakan pula bahwa jika raja keluar ia

mempergunakan perahu yang diiringi oleh pengawal yang membawa tombak emas. Bala tentaranya sangat berani dan pandai berperang. Dengan adanya berita ini maka jelas bahwa negara Sriwijaya benar-benar mempunyai pasukan perahu yang besar yang sangat disegani oleh suku bangsa atau bangsa lain. Bukti dari hal tersebut di atas yaitu adanya kemampuan kerajaan Sriwijaya dalam mengatasi kerawanan di lautan karena adanya bajak-bajak laut yang terkenal ganas di Selat Malaka. Sriwijaya sendiri menjamin keselamatan para pedagang dari negara lain yang akan mengadakan perdagangan di Sriwijaya.

Kisah perjalanan seorang pendeta Cina bernama I-Tsing yang hidup antara tahun 635 sampai 713 Masehi memberikan kejelasan tentang keadaan ibukota Sriwijaya yang ketika itu disebut sebagai Shih-li-folshih. Disebutkan ibukota kerajaan tersebut terletak di muara sungai yang sekaligus dipergunakan sebagai pelabuhan.

Peninggalan yang nyata tentang perahu pada masa Sriwijaya telah diteliti oleh Piere Manguin dan Lukas Pratanda Kustara.²⁰⁾ Tinggalan perahu yang berhasil ditemukan di Samirejo belasan kilometer dari kota Palembang telah dianalisis melalui C 14 dan diketahui bahwa berasal dari sekitar 631 Masehi. Di samping di desa Samirejo sisa-sisa perahu kuna ditemukan juga di situs Tulung Selapan termasuk wilayah Ogan Komering Ilir. Mengingat adanya perjalanan yang dilakukan oleh pembesar Sriwijaya Dapunta Hyang Sri Jayanasa yang terjadi pada sekitar abad ke-7 maka ada dugaan bahwa jenis perahu yang ditemukan di Samirejo atau Tulung Selapan tersebut jenis perahu Sriwijaya yang kelihatan mondar-mandir di pelabuhan kerajaan tersebut dan dipergunakan oleh Dapunta Hyang Jayanasa.

Bukti tertua adanya pembuatan perahu-perahu pada masa Sriwijaya dengan menggunakan pasak kayu berasal dari sumber Portugis pada awal abad ke-16. Dikatakan dalam bukti tertua tersebut bahwa perahu yang dimiliki orang-orang Jawa dan Melayu biasa disebut dengan jung yang berkapasitas mencapai 250-500 ton. Tetapi berdasarkan tinggalan perahu yang ditemukan di beberapa daerah di Indonesia maka para ahli dapat memperkirakan tentang pembuatan perahu Sriwijaya yang tidak mempergunakan paku besi tetapi hanya dengan pasak dari kayu. Dari segi bentuk tinggalan sisa-sisa perahu yang ditemukan di tempat-tempat tersebut, perahu Sriwijaya tampaknya merupakan bentuk jung yang lebih kecil dibandingkan jung-jung sekarang atau pada masa abad-abad XV-XVI.

20) Lukas Pertanda Kustara, 1993

Pada jaman dahulu perdagangan di daerah Asia memanfaatkan dua jalur penting yaitu melalui jalur darat dan jalur laut. Jalan darat tampaknya berlangsung dan dikenal lebih awal dari pada jalan laut. Jalan darat biasanya melalui daerah Asia Tengah, Turkistan dan sampai Laut Tengah dan biasa disebut dengan jalan sutera (silk-road). Sedangkan jalur perdagangan melalui laut baru tampak gejala-gejalanya pada abad ke-1 Masehi. Jalan laut tersebut menghubungkan India, Selat Malaka, Indonesia dan Cina. Yang sangat menarik perhatian tentang aktifitas lalu lintas adalah yang pada waktu itu dikuasai kapal-kapal atau perahu Indonesia. Perahu-perahu Indonesia telah menjadi sarana transportasi utama sebagai penghubung antara pelayaran Cina sampai ke India.

Kehidupan pelayaran yang terjadi pada masa pengaruh Hindu, khususnya yang menyangkut aktifitas pelayaran yang dilakukan kerajaan Majapahit menurut Casparis justru dipegang oleh perahu-perahu nenek moyang bangsa Indonesia yaitu orang-orang Majapahit (Jawa Timur). Lebih lanjut Casparis mengatakan bahwa perahu-perahu dagang Majapahit pergi ke daerah Timur (Maluku) untuk mengambil bahan rempah-rempah dan kayu cendana. Barang-barang tersebut lalu dijual, mereka kembali lagi dengan perahu tersebut ke Majapahit (Jawa Timur) (Casparis, 1958: 7). Pada masa Majapahit banyak wilayah yang dikuasai oleh negara besar itu. Daerah yang dikuasai menurut kitab *Negarakertagama* terdiri dari Sumatra, Kalimantan, Semenanjung Melayu, Pulau Bali, Sumbawa, Madura dan lain-lain. Ekspedisi-ekspedisi militer yang dilakukan untuk menaklukkan daerah tersebut maupun untuk menjaga kestabilan pemerintah dan keamanan negara maka Majapahit perlu armada laut yang tangguh. Keadaan angkatan laut yang kuat dituntut untuk memenuhi dan terlaksananya tujuan "Sumpah Palapa Gajah Mada." Bambang Budi Utomo, seorang arkeolog, telah mencoba untuk meneliti tentang keletakan di mana lokasi aktifitas pelayaran tersebut. Ia mengatakan lebih lanjut bahwa tempat-tempat penting yang berfungsi sebagai pelabuhan atau tempat-tempat penyeberangan adalah Widang, Kedal, Duri Pasiwuran, Ketapang dan Malo (Budi Utomo, 1983: 289). Berdasarkan hasil penelitian tersebut maka jelas bahwa temuan-temuan keramik yang sangat banyak di daerah pantai utara Jawa Timur merupakan bukti otentik adanya perdagangan dan pelayaran di daerah tersebut.

Schrieke (1957: 21) menyebutkan bahwa perahu-perahu yang banyak berlabuh di pelabuhan Jaratan di Jawa Timur merupakan perahu-perahu jung adalah

perahu tanpa cadik yang dibuat dari kayu dalam bentuk besar sehingga mampu mengangkut barang sampai ratusan ton. Bukan tidak mungkin bahwa perahu-perahu jung ukuran kecil, sedang dan besar telah dibuat oleh bangsa Indonesia sendiri (orang-orang Majapahit). Hal ini dapat dimengerti karena pada masa Majapahit teknologi pembuatan perahu telah begitu maju. Penggunaan perahu-perahu tersebut tentu akan disesuaikan dengan perjalanan yang ditempuh, apakah harus melalui samudra dan lautan bergelombang besar, atau hanya menghubungkan tempat-tempat di pantai-pantai dan sungai. Dalam pencarian rempah-rempah ke Indonesia Timur di daerah Ambon, Sumbawa, Flores dan lain-lain, jelas akan mempergunakan perahu-perahu jung yang besar yang mencapai bobot ratusan ton. Sementara pelayaran dalam wilayah Jawa Timur dapat ditempuh dengan jung-jung kecil atau perahu kecil lainnya.

Demikian pula untuk mengirim ke pusat perdagangan internasional di ibukota kerajaan Sriwijaya jelas memakai jung besar.

Perahu-perahu kecil tanpa cadik (jukung) seperti yang dipahatkan di candi Borobudur, merupakan sarana penting pada jaman Majapahit. Perahu-perahu jenis jukung ini dipergunakan oleh penduduk/rakyat Majapahit sebagai sarana menangkap ikan, atau berdagang kecil-kecilan, dari pantai sampai ke daerah-daerah pedalaman. Sungai Brantas tampaknya menjadi jalur utama pelayaran pada masa Majapahit.

Berdasarkan ramainya pelayaran dan perdagangan dengan berbagai macam dagangan maka Slamet Pinardi menyimpulkan bahwa pada jaman Majapahit telah dibuat bentuk sarana transportasi air yang terdiri dari bentuk kapal, perahu dan sampan. Perahu-perahu yang ada di relief candi Borobudur dianggap merupakan suatu perbandingan bentuk yang juga dihasilkan oleh orang Majapahit. Hal ini berdasarkan kemajuan-kemajuan yang dicapai oleh Majapahit sebagai negara besar baik agraris maupun maritim. (Slamet Pinardi, 1992).

Kemajuan pesat yang dicapai oleh Majapahit dalam bidang pelayaran dan perdagangan tampaknya juga dapat dilihat pada isi kitab Negarakertagama yang menyebutkan adanya utusan-utusan dari dalam dan luar negeri yang berdatangan pada saat ada upacara-upacara keraton di Majapahit. Tamu-tamu yang datang antara lain dari Jambudwipa, Kamboja, Cina, Annam, Campa, Karnataka (India Selatan), Goda (Gauda atau Gaur ibukota Bengali) dan Syangka (mungkin Siam).

Di samping itu ada juga pemberi upeti untuk sang raja Majapahit yaitu dari Jambi, Palembang, Karitang, Teba, Dharmashraya, Kandis Kahwas, Minangkawa, Siyak, Rekan, Kampar, Pane dan lain-lain (Uka Tjandrasmita, 1992). Berdasarkan uraian di atas maka pelayaran dan perdagangan di pelabuhan-pelabuhan Majapahit sudah begitu maju, dan jelas membuktikan pula bahwa nenek moyang bangsa Indonesia sendiri ketika itu, dapat mengimbangi kemajuan-kemajuan pelaut-pelaut luar negeri. Bahkan seperti telah disebutkan bahwa Majapahit telah menguasai hampir seluruh Nusantara dan beberapa daerah di luar Indonesia.

Keberadaan jenis perahu jung yang terdapat pada kubur batu abad pertama Masehi di Cina menunjukkan bukti konkrit bahwa pada abad pertama tersebut Cina telah memiliki perahu jung. Slamet Pinardi dalam karangannya *Perdagangan pada masa Majapahit* menyebutkan bahwa jalan laut yang menghubungkan Cina melalui selat Malaka dan Indonesia ke Cina baru dikenal pada abad-1 Masehi. Hal ini adalah cocok dengan temuan gambar perahu jung pada kubur batu tersebut di atas yang berasal dari abad pertama Masehi. Kubur batu dari masa Han yang digambarkan dengan perahu jung terus menjadi bahan penelitian khususnya tentang perdagangan keramik Han yang diangkut oleh perahu Cina tersebut. Perahu-perahu Jung dari abad pertama tersebut tampaknya terus berkembang dan terus dimanfaatkan dalam perdagangan keramik jaman dinasti Tang antara tahun 618-906 Masehi. Menurut Y.P. Manguin perdagangan antara Cina dan India peranannya dipegang oleh perahu-perahu Indonesia. Suatu bukti tentang pembuatan perahu pada masa Hindu di kerajaan Majapahit ditemukan di dalam prasasti Ngantang yang berangka tahun 1135 Masehi. Dalam prasasti tersebut menyebutkan adanya tukang yang disebut sebagai "undagi lancang" yang merupakan tukang pembuat perahu tanpa layar (Slamet Pinardi, 1992, dalam *700 Tahun Majapahit*).

Tampaknya perahu-perahu Sriwijaya yang semula menguasai selat Malaka dan dapat menjamin keselamatan pelayaran di daerah tersebut, sejak 1030 Masehi peranannya agak menurun. Perahu-perahu jung Sriwijaya yang biasanya hilir mudik ke Cina dan India untuk keperluan perdagangan tidak begitu tampak lagi. Hal ini disebabkan oleh adanya serangan Raja Cola. Pada prasasti yang ditemukan di Tanjore yang dikeluarkan oleh Rajendracola menyebutkan bahwa:

"kapal-kapal kelautan bergelombang dan telah menyita
Sanggrama wijayatunggawarman, raja Kadaram, ia

menaklukkan Sriwijaya, Pannai, Palaiyur, Mayirudingan, Ilangkasokam dan lain-lain" (Coedes, 1968:142-143, McKinnon Edward, 1993-1994, *Arca-arca Tamil di Kota Cina*, dalam Saraswati, majalah Arkeologi).

Mulai saat itu perdagangan di Selat Malaka, Cina dan Indonesia dikuasai oleh perahu-perahu India. Dengan adanya aktifitas datangnya perahu-perahu India ke Indonesia maka tidak mengherankan terjadi migrasi bangsa-bangsa India sedikit demi sedikit ke Indonesia dan akhirnya mereka menempati berbagai daerah di Indonesia. Bahkan mereka telah mendirikan usaha dagang yang biasa disebut sebagai Syarikat Pedagang Tamil yang bergerak di berbagai kota di Asia Tenggara.

Tentang perahu Sriwijaya yang dipergunakan dalam operasi militer atau perdagangan diperoleh dari prasasti Kedukan Bukit (682 M), berita Cina, dan berita Arab. Di samping itu berhasil pula ditemukan di Palembang, oleh para arkeolog yang tergabung dalam kerjasama antara pihak EFEO dan Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, 4 buah sisa-sisa perahu kuno di 3 situs yaitu Kolam Pinisi (1989), Sungai Buah dan Samirejo (1988). Berdasarkan temuan tersebut maka dapat diketahui bahwa perahu yang ditemukan di Situs Kolam Pinisi dan Samirejo dibuat dengan teknik "teknik papan ikat dan kupingan pengikat" (*sewn-plank and lashed-lug technique*). Teknik rancang bangun perahu ini kebanyakan biasa disebut "teknik tradisi Asia Tenggara". Oleh karena itu teknik ini biasa disebut "teknik tradisi Asia Tenggara" (Haan Muarif Ambary, 1990, Saraswati Esai-esai Arkeologi, 56-57). Dari C14 dapat diketahui bahwa perahu tersebut berasal dari tahun 610-775 M.

Bagaimana dengan peranan perahu-perahu tradisional Nusantara? Hubungan dagang antara Indonesia, Cina, Jepang, Thailand telah berlangsung lama. Menurut Prof. Ching Te Kun (1978), mengatakan bahwa perdagangan antara Cina-Indonesia telah berlangsung sejak masa dinasti Han dan semakin ramai pada masa dinasti Sung. Pada waktu itu perahu-perahu yang dipakai oleh Soelaiman menyebutkan bahwa bukan tidak mungkin dalam hubungan tersebut Indonesia telah mengirimkan armada yang mempergunakan perahu-perahu jung.

Perhubungan perdagangan dengan Cina sudah pasti tidak hanya perahu Cina yang beroperasi di tanah air, tetapi jung-jung buatan dalam negeri juga sudah beroperasi dalam hal perdagangan laut dengan Cina yaitu dengan ditemukannya berbagai benda keramik Cina. Bahkan ditemukan juga keramik Thailand dan

Jepang. "Angkatan laut" Sriwijaya dengan perahu-perahunya sangat ditakuti di selat Malaka. Bahkan kehebatan perahu-perahu Sriwijaya dibuktikan dengan "invasi Indonesia" ke Afrika Timur pada tahun 945 (menurut berita Arab) dan ini selaras dengan hasrat ekspansi dari pihak Sriwijaya sendiri (Lapian, 1978). Pelayaran dalam usaha perdagangan dengan Cina yang dilakukan oleh kapal-kapal Sriwijaya dapat diketahui secara pasti dari relief-relief pada candi Borobudur. Menurut Van Erp (1923) ada tiga jenis perahu yang sudah dikenal pada jaman Sriwijaya yang dapat dibedakan menjadi:

1. Perahu lesung atau "*dug out*" yang sangat sederhana
2. Perahu lesung yang dipertinggi dengan cadik
3. Perahu lesung yang dipertinggi tanpa cadik

Selanjutnya Van der Heide membuat tipologi berdasarkan jumlah tiang yang dipakai yaitu:

1. Perahu dayung tanpa tiang
2. Perahu bertiang tunggal tanpa cadik
3. Perahu bertiang tunggal tanpa cadik dengan tiang yang terdiri dari dua buah kaki,
4. Perahu bertiang tunggal dengan cadik dan,
5. Perahu bertiang ganda dengan cadik.

Lukisan pada candi Borobudur mencerminkan adanya perahu-perahu atau kapal yang memperlihatkan variasi dalam bentuk. Dengan kata lain perahu pada waktu itu telah dibuat dengan teknologi maju (Lapian, 1978: 99-101).

Menurut S. Sartono pelayaran-pelayaran untuk keperluan perdagangan di daerah Asia Tenggara tentu akan melewati Sriwijaya, hal ini disebabkan karena:

1. Palembang merupakan bandar yang besar sehingga perahu-perahu asing akan dapat berdagang di sana serta dapat menambah perbekalannya.
2. Kapal tersebut memang harus singgah ke Sriwijaya karena mereka berkuasa dan seolah-olah Sriwijaya mempunyai hegemoni dan monopoli.
3. Di ujung tenggara Semenanjung Malaka tidak ada bandar besar untuk berdagang dan untuk menambah perbekalannya.
4. Selat-selat di antara pulau-pulau di kepulauan Lingga dan Riau belum ada atau masih merupakan selat-selat yang dangkal.

Berdasarkan pendapat S. Sartono (1978) maka sudah dapat diyakini bahwa Sriwijaya mempunyai perahu-perahu layar yang istimewa yang setiap waktu harus berpatroli untuk mengawasi lalu lintas pelayaran dan untuk memaksa singgah di Palembang.

II.4 Perahu pada Masa Islam

Perahu pada masa Islam erat kaitannya dengan aktifitas perdagangan dan perkembangan kota di Indonesia. Dengan adanya perkembangan kota maka akan mempengaruhi keramaian perdagangan di kota tersebut. Dari sana perahu-perahu tradisional akan berkembang lebih pesat, karena fungsi dan peranannya meningkat. Kota-kota besar di Indonesia pada masa perkembangan Islam sangat berperan dalam perdagangan nasional maupun internasional. Kota-kota pelabuhan seperti Banten, Jayakarta, Makasar, Ambon, Gresik, Tanjungpura, Pase dan lain-lain merupakan pelabuhan besar yang sering didatangi pedagang-pedagang dari luar negeri. Perdagangan yang dilakukan melalui laut dan samudra tersebut sangat tergantung dari kemajuan teknologi dalam pembuatan perahu yang digunakan pada saat itu. Perahu-perahu besar yang datang dari Cina, Arab, India dan lain-lain secara langsung maupun tidak langsung akan mempengaruhi perkembangan dalam teknologi pembuatan perahu. Alih teknologi tersebut tidak dapat berlangsung secara cepat, tetapi sedikit demi sedikit. Banyak ciri-ciri perahu jung dari Cina yang mempunyai kemiripan dengan jung-jung dari Jawa yang memegang peranan dalam perdagangan. Perahu-perahu Nusantara yang telah berkembang sejak masa prasejarah, masa klasik dan masa Islam ini terus menunjukkan perkembangan tidak hanya dalam segi bentuk tetapi juga dalam daya angkut. Perahu-perahu jung telah dikenal sejak jaman Hindu dengan bobot angkut ada yang sampai mencapai 200 ton.

Perkembangan tentang jalur-jalur perdagangan dan perkembangan perahu Nusantara dapat diperoleh dari berita-berita yang ditulis oleh Tomes Pires (1513). Pada masa itu perdagangan dan jalur pelayaran dilakukan oleh orang-orang Bugis (Makasar). Jalur-jalur perdagangan yang pernah dilaksanakan oleh orang-orang Makasar antara lain Malaka, Borneo, Jawa, Siam, dan Pahang. Selain orang Makasar pada waktu itu perdagangan juga dipegang oleh orang-orang Aceh, Jawa dan Johor. Ini berarti bahwa teknologi pembuatan perahu tidak hanya dikenal oleh orang-orang Makasar (Bugis) tetapi juga orang-orang Aceh dan Jawa. Bahkan di

Jawa dapat diketahui bahwa pembuatan perahu besar telah dilakukan sebelum Islam yaitu pada masa berkembangnya kerajaan Majapahit. Seperti telah disebutkan bahwa pada jaman Majapahit pembuatan perahu telah dilakukan oleh para *undagi lancang*. Perdagangan rempah-rempah, tripang, damar, mutiara dan lain-lain menjadikan kepulauan Nusantara sangat terkenal. Dalam perdagangan rempah-rempah yang telah mulai ramai sejak masa Sriwijaya dan Majapahit terus berlanjut dan berkembang pada masa Islam dan pelabuhan Makasar, Gresik dan Jayakarta menjadi pelabuhan utama sebelum barang-barang dagangan tersebut dibawa ke luar. Bahkan pada abad ke-17 Makasar menjadi pusat perdagangan rempah-rempah dan merupakan tempat berlabuh perahu-perahu besar yang daya angkutnya mencapai ratusan ton. Pada sekitar 1620-1670 AD perahu-perahu yang berlayar di laut Jawa rata-rata mempunyai daya angkut antara 200 – 300 ton (Horridge, 1981). Perahu-perahu yang dipergunakan dan beroperasi di lautan Indonesia antara lain perahu jung (yang sebagian dipengaruhi oleh bentuk perahu Cina), perahu mayang dan jukung.

Perahu-perahu Makasar menurut W.Ph Coolhoas telah berlayar sampai ke Australia Utara dan pelayaran tersebut dimulai pada sekitar pertengahan abad ke-17 (Cense dan Heeren, 1972).

Dalam pelayaran tersebut para pelaut-pelaut memanfaatkan angin musim barat laut dan permulaan angin musim tenggara untuk berangkat dan pulang kembali ke Makasar. Perahu-perahu Bugis yang digunakan pada saat itu adalah jenis perahu Pa'dewakang, maka jelas bahwa perahu tersebut mempunyai bentuk besar dengan daya angkut besar yang diperkirakan dipergunakan untuk mengangkut tripang. Perjalanan para pelaut Bugis pada masa Islam dengan tujuan pelabuhan Darwin dan pantai utara Australia melalui rute Makasar, Seleier, Wetar (Mak. Etara), Kisar (Mak Gesere), Leti, Moa, Lembanglantang, Keraeng Mangemba, Lembana dan sebagainya. Ini menandakan bahwa perahu-perahu Pa'dewakang mempunyai kekuatan yang sangat handal. Perahu-perahu Bugis (Makasar) mulai berkurang operasinya di daerah Maluku akibat monopoli perdagangan rempah-rempah oleh pemerintah Belanda. Sehingga tidak banyak perahu Bugis yang berlayar ke arah timur. Namun demikian perahu tradisional Bugis masih tampak di daerah Kutai bahkan sekitar 40 buah perahu besar milik pelaut Bugis tampak di sana. Pada sekitar tahun 1820 pemerintah Belanda masih memberikan ijin kepada jung-jung dari Cina untuk melakukan perdagangan langsung dengan Makasar (Macknight,

1976: 12). Ini berarti bahwa pelabuhan Makasar masih memegang peranan penting dan perahu-perahu jung di Makasar berkembang begitu pesat.

Pada abad XVI-XVII pelabuhan-pelabuhan di daerah Jawa Timur seperti Gresik, Panarukan, Surabaya telah sangat ramai. Perahu-perahu yang cukup besar dalam bentuk jung (proses; sebutan orang Inggris) (Meilink, 1962: 270) sangat berperan sebagai perahu angkut. Pada sekitar tahun 1610 perahu-perahu besar (jung) yang penuh dengan beras dan bahan makanannya lainnya dari Surabaya diberangkatkan ke Banda. Kemungkinan bahan-bahan makanan ini akan ditukarkan dengan rempah-rempah yang menjadi bahan perdagangan termahal.

Dikatakan bahwa perahu-perahu pada masa Islam yang berlabuh dan berlayar dari Gresik (Grise), Jaratan dan Sedayu (Jawa Timur) diperkirakan mencapai 1000 buah dengan daya angkut (tonase) mencapai 20-200 ton. Perahu-perahu jung jenis kecil biasanya hanya mencapai 20 ton. Pada waktu angin timur bertiup perahu-perahu kecil jenis jung berlayar ke arah Malaka, Sumatra, Borneo, Patani dan Siam. Dan jika angin barat mulai bertiup perahu-perahu tersebut berlayar ke Sunda Kecil, Buton, Buru, Mindanao, Kei, Aru dan lain sebagainya (Meilink, 1962: 272).

Sejak abad ke-14, bangsa Arab, Gujarat, Bengal telah berlayar dengan perahu-perahu besar ke daerah Sumatra Utara yaitu di kota Pase. Kota kerajaan Islam ini merupakan tempat penyebaran agama Islam terbesar. Perahu-perahu bangsa Arab datang membawa berbagai kebutuhan baik makanan maupun pakaian.

Pada abad ke-14 tersebut Islam berkembang sangat luas di seluruh Sumatra. Dalam perkembangan ini peranan perahu-perahu jung sangat besar, untuk menghubungkan tempat satu dan tempat lainnya.

Perdagangan beras dan lada dari Sunda termasuk Batam terus ramai sampai menjelang abad ke-16. Di sini perahu-perahu jung besar yang bertonase mencapai 200 ton telah dioperasikan. Jung-jung dari Cina serta perahu-perahu layar dari Sumatra, Borneo, Sulawesi dan Jawa serta Malaka terus berdatangan.

Perahu pada masa Islam berkembang pesat dan mempunyai bentuk bervariasi dengan daya angkut yang bervariasi pula. Berdasarkan hasil penelitian Adrian Horridge (1981) perahu-perahu masa Islam semuanya mempergunakan layar. Perahu pada sekitar tahun 1600 terdiri dari:

- ❖ Perahu jung dengan layar lebar 3 buah
- ❖ Perahu jukung dengan 1 buah layar dan dengan cadik
- ❖ Mayang dengan sebuah layar besar

Pada tahun 1700–1800 AD dikenal jenis perahu kora-kora dan perahu-perahu *pirate*. Kora-kora yang muncul pada tahun 1700 dilengkapi dengan sebuah layar besar, dan sebagai penguat agar tidak terbalik dilengkapi dengan cadik. Kora-kora selain dipergunakan sebagai sarana untuk perdagangan melalui laut biasanya dipergunakan sebagai sarana untuk pertempuran. Oleh karena fungsinya yang dipergunakan sebagai sarana pertempuran maka perahu ini dibuat secara ramping dan panjang. Dengan bentuk yang ramping maka akan lebih mudah untuk mencapai kecepatan maksimal. Sedangkan bentuk badan perahu yang panjang dimaksudkan agar dapat memuat orang lebih banyak.

Pada tahun 1800 orang-orang Bugis telah memiliki jenis perahu yang selain Pa'dewakang juga Palari dan Pajala. Perkembangan pembuatan perahu-perahu Bugis ini tampaknya juga ditunjang oleh keadaan perdagangan di daerah Semenanjung. Ketika Malaka jatuh pada tahun 1511 terjadi pergeseran zone-zone pelayaran. Dengan jatuhnya Malaka pergeseran perdagangan beralih ke selatan yaitu di Jawa dan Sumatra. Di sini peranan pelabuhan Makasar sebagai tempat mangkalnya perahu-perahu Bugis juga semakin maju. Dan Makasar terkenal dengan Somba Opu. Dengan jalur-jalur perdagangan yang semakin jauh dari Makasar maka akan mempengaruhi pola pikir untuk mempergunakan teknologi yang lebih canggih agar dapat memperoleh produk-produk perahu yang lebih besar dan kuat.

Letak geografis Makasar sangat menguntungkan karena terdapat pada jalur perdagangan internasional antara barat dan timur. Pada sekitar tahun 1624 kota pantai Makasar (Somba Opu) semakin besar bahkan pada saat itu Makasar menjadi kota dagang terbesar ke enam di Asia (Darmawan, 1993: 72).

Pemanfaatan perahu-perahu layar tradisional Makasar yang merupakan pola pikir dan hasil karya bangsa Indonesia terus berlangsung sampai pada sekitar tahun 1887. Hal ini didasarkan pada data dan catatan perjalanan yang dibuat oleh Josef Conrad. Pada tahun 1887 Conrad mengadakan perjalanan antara Singapura–Kalimantan Timur dan mengunjungi Banjarmasin serta Balikpapan ia tidak melihat kapal KPM. Kapal tersebut baru berlayar untuk pertama kali pada tahun 1891 (Darmawan, 1993: 16).

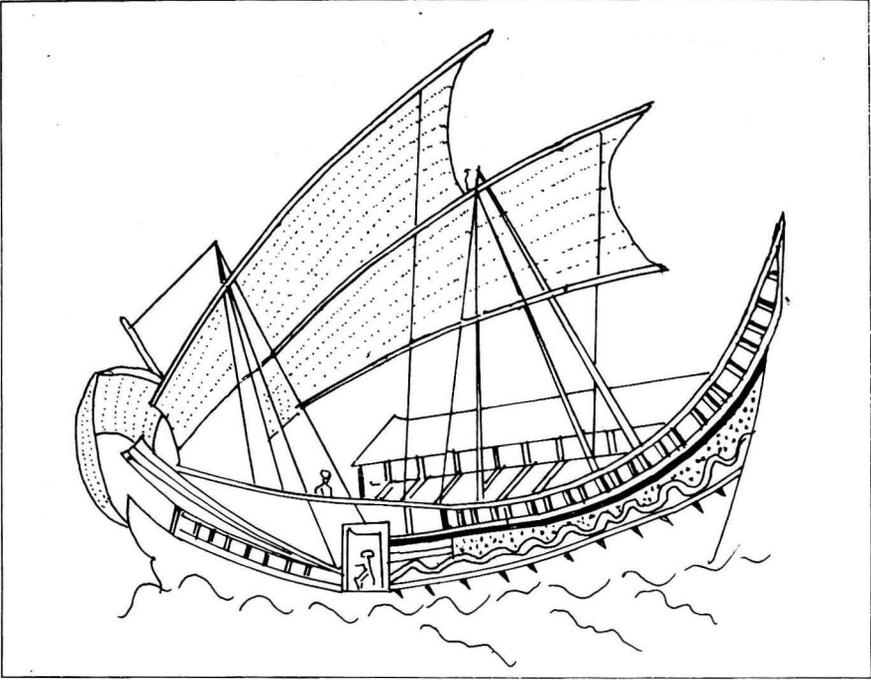
Pada masa Islam awal kerajaan Islam terkenal antara lain Pase dan Pidie. Negara ini berkembang menjadi besar karena hasil ladanya. Menurut Tomes Pires lada yang dihasilkan dari Pase sekitar 8.000 – 10.000 bahar per tahun.

Para pedagang yang datang pada waktu itu antara lain dari Jawa telah berhasil mencapai tempat-tempat perdagangan di Filipina, Semenanjung Malaka dan India. Orang-orang Jawa telah berhasil membuat perahu-perahu sejenis “jung” atau “jung Asia” yang cukup besar. Ketika itu pembuat-pembuat perahu sudah bermunculan di Kalimantan. Pada waktu itu Lasem juga telah menghasilkan perahu-perahu besar. Di Jepara sudah ada juga yang mempunyai tonase 400 ton (Roelofsz, 1962: 100–105). Sementara pada abad XII-XIII Tuban menjadi pelabuhan di Jawa terbesar, yang merupakan pelabuhan Majapahit. Tuban merupakan pelabuhan transit terbesar sebelum kapal-kapal atau perahu-perahu dagang meneruskan perjalanan ke Timor untuk mencari rempah-rempah. Pada saat itu Tuban telah dihuni oleh pedagang-pedagang dari Cina antara lain dari Canton dan Chuang Chow dan perahu-perahu jenis jung Cina telah berdatangan di Jawa Timur.

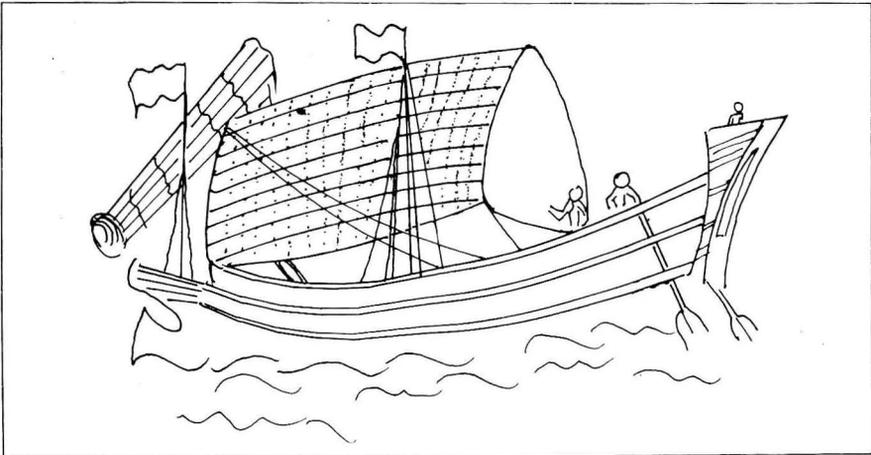
Pada jaman kerajaan Demak kekuatan angkatan lautnya memiliki sekitar 40 jung yang juga dipergunakan untuk perdagangan. Berdasarkan catatan Tomes Pires disebutkan antara lain:

- ❖ Cirebon memiliki $\frac{3}{4}$ jung dan beberapa lancara
- ❖ Losari memiliki 2 jung dan 5 lancara
- ❖ Tegal memiliki 1 jung dan sedikit lancara
- ❖ Semarang memiliki 3 jung dan $\frac{4}{5}$ lancara
- ❖ Demak memiliki 40 jung

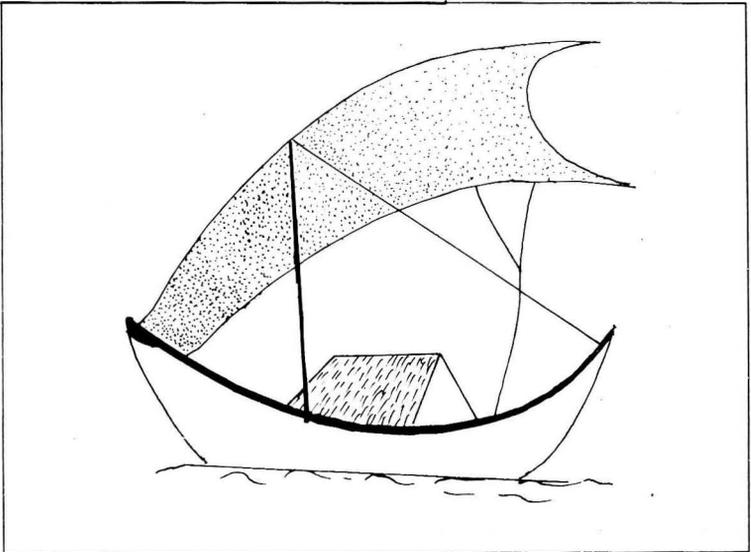
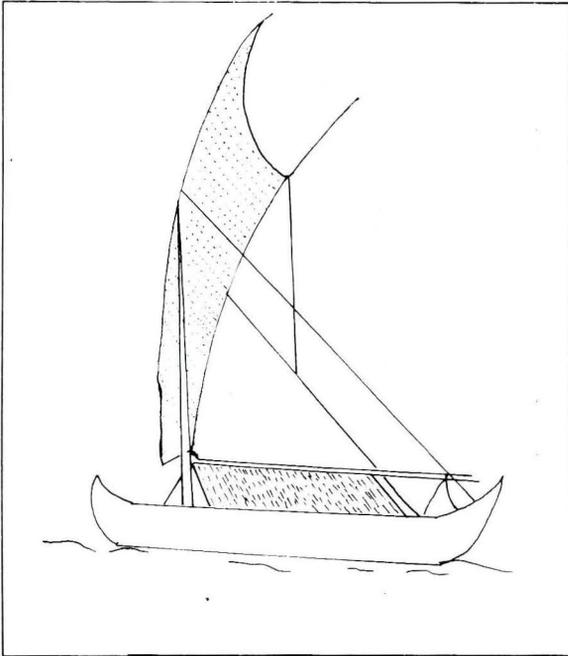
Pada permulaan abad 17 pada waktu ada kontak dagang antara Jawa dan Maluku, telah dipergunakan jung-jung kecil dengan daya angkut 40 dan antara 40 – 60 jung telah beroperasi (Schricke, *Shifts in Political and Economic Ports*).



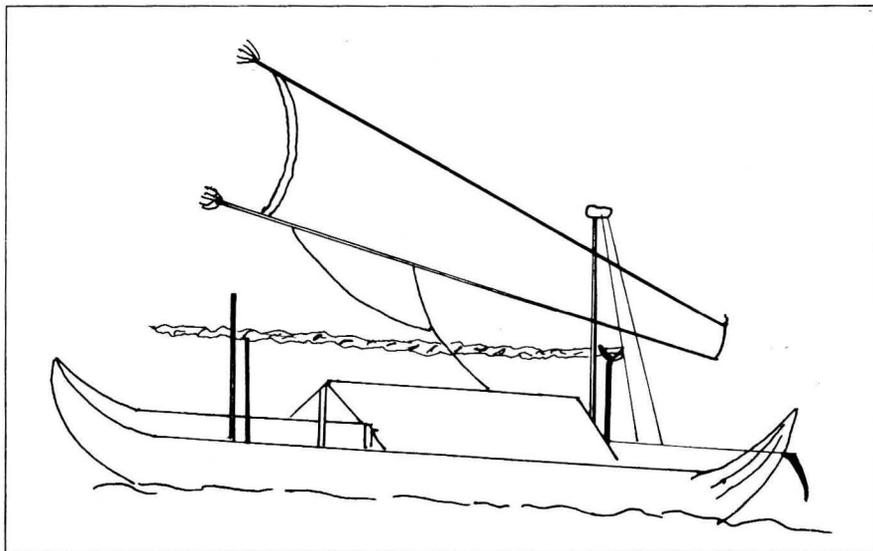
Gambar 12. Jung Cina dari abad ke-16 (Horridge 1981)



Gambar 13. Jung dari abad ke-16 (Horridge 1981)



Gambar 14. Perahu-perahu dari masa Islam (1770)



Gambar 15. Perahu dari masa Islam (1770)

II.5 Ciri-ciri perahu masa Prasejarah, Hindu Buddha, Islam dan sekarang

II.5.1 Ciri-ciri perahu yang dilukiskan pada dinding gua

Dari hasil penelitian Ismanto di berbagai kawasan di Sulawesi Selatan dan Sulawesi Tenggara telah berhasil didokumentasikan lukisan-lukisan perahu pada dinding gua yang diperkirakan berasal dari masa epipaleolitik maupun masa neolitik. Ciri-ciri perahu menunjukkan adanya kesamaan dengan perahu-perahu tanpa cadik yang banyak dijumpai di perairan Indonesia. Perahu yang dilukiskan pada dinding gua seperti juga perahu Nusantara lainnya dibuat dengan mempergunakan bahan kayu. Hal itu tampak pada bentuk-bentuk lukisan perahu dari gua-gua di daerah tersebut. Lukisan perahu pada dinding gua kebanyakan dilukis dengan bahan cat warna merah (coklat). Warna ini merupakan warna dominan dan variasi pewarnaan menjurus pada coklat kehitaman dan coklat kekuningan. Dari hasil pengamatan para ahli, misalnya Samidi dari Ditlinbinjarah, cenderung mengatakan bahwa warna-

warna coklat atau kekuningan dibuat dari bahan tanah liat (oker) baik warna merah atau coklat kekuningan. Dasar dari pendapatnya tersebut didasari pada hasil analisis yang dilakukan terhadap lukisan tua dari kubur batu di Pasemah pada tahun 1984.

Perahu-perahu yang dilukiskan pada dinding gua secara umum dapat dibedakan menjadi dua yaitu; a) bentuk yang ramping memanjang dengan badan agak lurus dan, b) bentuk yang melengkung dengan bentuk badan yang hampir setengah lingkaran. Kedua bentuk perahu yang dilukiskan di sana diperkirakan merupakan suatu ungkapan dari kenyataan yang mereka alami. Perahu-perahu tersebut tampaknya mempunyai fungsi berbeda. Perahu-perahu bentuk panjang dengan badan yang lurus dan ramping dimaksudkan untuk memperoleh kelincahan dalam memecahkan gelombang air pada perahu jenis panjang ini dilukiskan penumpang yang cukup banyak dengan disertai dayung-dayung yang banyak pula. Sekitar 11 orang penumpang yang masing-masing memegang dayung. Perahu jenis ini sekarang biasanya disebut dengan kora-kora yang merupakan perahu perang atau lomba. Perahu ini digambarkan tanpa cadik dan membuktikan bahwa penggunaannya hanya terbatas pada air yang tidak bergelombang terlalu besar.

Perahu dengan model panjang dan ramping ini masih banyak dijumpai di berbagai tempat di Indonesia seperti di Kalimantan, Irian Jaya dan di Palembang (Sungai Musi). Keberadaan perahu-perahu jenis panjang yang dapat memuat orang banyak dan lincah tentunya dilandasi oleh pikiran yang sama pula.

Perahu-perahu panjang dengan penumpang banyak dan memegang dayung banyak dijumpai di daerah Sulawesi Tenggara. Perahu-perahu panjang ini mempunyai penumpang bervariasi yaitu antara 9, 11 sampai 12 orang lebih. Perkiraan Horridge bahwa perahu jenis ini biasanya untuk perang sangat mendekati kebenaran. Hal ini dapat dicari perbandingannya dengan melalui studi analogi etnografi yang dapat mengambil contoh di daerah Indonesia Timur. Perahu-perahu panjang mempunyai bentuk haluan dan buritan yang hampir sama dan buritan atau haluan hanya dapat diketahui dari gerakan dayung. Jenis perahu panjang seperti yang dapat disaksikan di gua Sulawesi Tenggara terdapat pula pada perahu dalam bentuk hiasan pada nekara Sangeang. Pada nekara tersebut terdapat perahu panjang yang tidak begitu tampak pendayungnya. Sementara kelihatan orang-orang yang mempergunakan pakaian seperti bulu-bulu burung. Perahu panjang dari gua dan perahu panjang yang terdapat pada nekara perunggu mempunyai fungsi yang

berbeda. Perahu panjang pada nekara tampaknya cenderung dipergunakan sebagai lambang (simbol) perahu untuk upacara kematian (perahu mayat). Bentuk-bentuk manusia yang digambarkan pada perahu dari gua Sulawesi Selatan sangat sederhana dan dengan susunan anatomi yang tidak tepat. Lukisan manusia hanya berbentuk skematis. Bahkan tanda-tanda mata, mulut, telinga dan bagian-bagian leher, jari, rambut dan lain tidak tampak.

Perahu-perahu dalam bentuk lukis di gua-gua dilihat dari cara penempatannya sangat menarik. Hal ini dikarenakan lukisan-lukisan tersebut biasanya ditempatkan pada bidang yang sulit untuk dijangkau. Misalnya pada dinding bagian bawah dari satu gua. Hal ini menjadi permasalahan bagi para arkeolog. Dari hasil penelitian yang penulis lakukan di daerah Toraja, ada suatu aktifitas manusia dalam upacara penguburan yang sedikit mempunyai persamaan dalam konsepsi atau cara-cara membuatnya. Menurut keterangan Darmawan, seorang antropolog dari Universitas Hasanudin, semakin sulit mencari batu besar untuk upacara penguburan maka derajat dari keluarga atau yang meninggal akan semakin tinggi. Konsep kepercayaan ini tampaknya dapat dipergunakan sebagai pembanding tentang keletakan lukisan gua tersebut, bukan tidak mungkin bahwa letak lukisan perahu yang dibuat oleh seniman-seniman lama tersebut juga mempunyai nilai kesakralan dan kepercayaan yang sama dengan adat kebiasaan dalam upacara penguburan di daerah Toraja. Lukisan-lukisan perahu yang sebenarnya merupakan simbol-simbol dalam aktifitas kehidupan mereka dilandasi pula dengan anggapan bahwa semakin sulit meletakkan lukisan perahu tersebut. Kalau lukisan-lukisan tersebut dianggap merupakan suatu simbol permohonan kepada kekuatan supernatural maka dengan menempatkan lukisan tersebut maka kekuatan magis yang akan terpancar akan semakin besar.

II.5.2 Ciri-ciri bentuk perahu pada masa Hindu Buddha

Perahu-perahu pada masa Hindu Buddha yang dapat diketahui dari bentuk pahatan dari Candi Borobudur. Pahatan perahu pada candi ini tentu dibuat berdasarkan pada bentuk perahu yang biasa dipergunakan oleh mereka baik untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari maupun untuk dipergunakan dalam perjalanan panjang melalui samudra luas. Sebagian perahu dari pahatan Candi Borobudur

seakan-akan sedang mengadakan pelayaran di lautan besar. Apakah relief ini sebagai suatu ungkapan kehidupan mereka ketika harus menyeberangi samudra luas ke Indonesia, masih menjadi bahan perdebatan. Bentuk perahu pada pahatan Borobudur ini berasal dari abad ke-8. Hal ini menunjukkan bahwa perahu yang terpahat di Borobudur mungkin dikenal pembuatannya jauh sebelum abad ke-8 tersebut. Bentuk perahu masa Hindu Buddha ini hampir bersamaan dengan perahu jenis jung dari masa Islam abad ke-16. Perahu mempergunakan tiga buah layar lebar sebagai penahan keseimbangan di samping dilengkapi dengan cadik. Dari bentuknya yang juga menyerupai jung Cina abad ke-16 itu maka diperkirakan bahwa daya angkut jenis perahu yang dilukiskan di Candi Borobudur tersebut melebihi 200 ton. Pada bagian haluan dan buritan terdapat tiang tinggi. Demikian juga pada bagian tengahnya. Tiang-tiang tersebut sebagai penahan utama dari layar-layar lebar yang dipasang sebagai penggerak ke mana perahu harus berlayar.

Di antara 4 buah perahu yang dilukiskan di Candi Borobudur sebuah di antaranya digambarkan dalam bentuk sederhana. Bentuk sederhana dimaksud adalah untuk perahu yang merupakan sebuah jukung (perahu kayu tanpa layar atau cadik). Apakah jenis perahu Borobudur ini yang dipakai sebagai kapal-kapal kerajaan Syailendra dan kerajaan Majapahit masih belum dapat dijawab sekarang. Dari pahatan di Candi Borobudur maka jelas bahwa dalam pelayaran tampaknya perahu-perahu kecil jenis jukung yang mulai muncul sejak masa prasejarah tetap dimanfaatkan pada masa Hindu Buddha bahkan sampai sekarang.

II.5.3 Ciri-ciri Perahu Masa Islam Awal

Perahu dari masa awal Islam dapat diketahui dari beberapa literatur yang membicarakan tentang perahu Nusantara. Menurut Van Leur disebutkan bahwa perahu-perahu layar pada masa Islam telah bangkit begitu pesat. Perahu-perahu berbobot ratusan ton telah hilir mudik di berbagai kerajaan Islam seperti Makasar, Banten, Demak, dan lain-lain. Bahkan ada bukti-bukti bahwa masyarakat di Kalimantan Barat yaitu di Tanjungpura telah membuat perahu-perahu besar dengan bobot 200 ton. Ciri-ciri masa Islam berlayar tunggal maupun berlayar ganda. Perahu-perahu tersebut berbentuk "jung" dan Pa'dewakang. (Gambar 14-15).

III. PERAHU-PERAHU TRADISIONAL MASA KINI

III.1 Perahu masa kini dari Bali

Perahu tradisional Bali di Bali Selatan kebanyakan disebut sebagai "jukung". Perahu ini dibuat dari satu pohon besar, yang dipahat memanjang untuk memperoleh ruang. Perahu jukung Bali biasanya dilengkapi dengan satu layar dengan tiang panjang. Tiang layar menempel pada kayu penguat cadik bagian depan. Sedang kayu penguat cadik dibuat dari bambu dan dipotong meruncing. Perahu-perahu Bali ini mempunyai bentuk yang sangat artistik. Bagian depan perahu berbentuk seperti kepala ikan, sedangkan bagian belakang perahu dibentuk seperti ekor ikan dan dipahatkan lengkung ke atas. Perahu-perahu Bali ditemukan hampir di seluruh pantai Bali baik di Bali Utara, Bali Barat, Bali Selatan dan pantai timur. Perahu-perahu jukung dengan moncong ikan terdapat di pantai selatan yaitu di pantai Sanur maupun di pantai Kusamba. Bentuk-bentuk ikan seperti pada perahu di pantai Bali Selatan tidak dijumpai pada perahu-perahu jukung di pantai Bali Utara. Perahu Bali Selatan yang mempunyai bentuk estetis itu, dilengkapi pula dengan layar indah dengan warna-warna menyolok berbentuk segitiga. Keindahan perahu Bali Selatan ini disebabkan pula oleh bentuknya yang menyerupai ikan, dan dengan cadik yang dibuat lengkung sehingga tampak berseni (foto 43). Cadiknya yang melengkung itu terentang lebar sehingga menambah kestabilan perahu tersebut. Perkembangan bentuk-bentuk perahu yang begitu artistik di Bali Selatan seperti di pantai-pantai Sanur dan Kusamba tampaknya erat kaitannya dengan kreatifitas seni pahat. Di pantai Bali Selatan tersebut pengaruh-pengaruh pariwisata begitu kuat, sehingga langsung maupun tidak langsung akan mendorong ide-ide untuk

menciptakan bentuk-bentuk indah yang penting artinya dalam aspek pariwisata. Karena lingkungannya terdiri dari laut dengan segala kekayaan lautnya, maka tidak mengherankan jika obyek keindahan/penambah estetika yang ditampilkan juga diambil dari lingkungan alam laut yaitu dalam bentuk ikan.

Perubahan bentuk tersebut secara keseluruhan akibat merembesnya kepentingan pariwisata. Oleh karena itu dalam aspek fungsi maka perahu-perahu jukung di pantai selatan menjadi lebih berkembang tidak hanya untuk sarana transportasi tetapi juga untuk menangkap ikan dan untuk sarana penting dalam meningkatkan keberhasilan pariwisata.

Di daerah Bali Utara fungsi utama dari perahu-perahu jukung adalah untuk mencari ikan dan sarana transportasi sementara fungsi pariwisata berkurang.

Berdasarkan informasi dari para nelayan di pantai Bali Selatan, pemahatan bentuk kepala ikan pada perahu-perahu di sana tidak mempunyai nilai-nilai religius. Bentuk kepala ikan tersebut hanya bertujuan untuk menambah estetika semata-mata, khususnya untuk lebih menarik para wisatawan baik dari dalam dan luar negeri. Hal ini tentu sangat berbeda dengan perahu-perahu yang ditemukan di berbagai daerah yang dihias dengan pahatan burung, naga atau binatang yang lain dengan tujuan sebagai pengusir roh-roh jahat atau bahaya yang akan mengancam. Di Irian Jaya perahu-perahu dipahat dengan berbagai pola hias ada yang menggambarkan orang (antropomorfis), burung, dan naga serta sulur. Seperti juga di Bali, pola-pola hias ini ada yang hanya sebagai penambah estetika semata-mata tetapi ada juga yang dipergunakan sebagai penolak bala seperti yang telah disebutkan di halaman depan. Hiasan-hiasan antropomorfik dan binatang yaitu kepiting (rajungan) oleh orang-orang Asmat diasosiasikan sebagai simbol sebab kematian (Anis Sutaarga, 1974: 34). Jenis perahu Bali ini terdiri dari bentuk-bentuk kecil dan hanya berfungsi untuk keperluan pelayaran-pelayaran pantai dan menangkap ikan serta sarana pariwisata.

Cara penangkapan ikan dengan perahu-perahu layar di pantai Bali Selatan biasanya dilakukan pada malam hari dan pada pagi hari mereka pulang. Pada waktu itu biasanya penjual-penjual ikan (para tengkulak) sudah menunggu di pantai dan begitu perahu penangkap ikan sampai ke pantai mereka beramai-ramai untuk membantu menarik perahu ke tepi dan selanjutnya terjadilah tawar-menawar. Perahu-perahu di pantai Bali Selatan merupakan perahu-perahu nelayan dan

merupakan perahu pantai yang hanya dipakai pada waktu menempuh jarak-jarak dekat baik untuk sarana transportasi atau untuk mencari ikan, udang, rajungan atau hasil laut lainnya. Perahu-perahu daerah Bali biasanya mempergunakan layar tunggal yang rata-rata berbentuk segitiga dan jarang sekali yang menggunakan mesin.

Perahu di sepanjang pantai Singaraja mempunyai bentuk lebih sederhana baik hiasan-hiasannya maupun bentuknya. Perahu-perahu di Bali Utara kebanyakan mempergunakan cat warna merah, biru, putih, kuning dan hijau. Sedangkan layar berbentuk segitiga dan kebanyakan berwarna biru muda. Perahu Bali Utara mempunyai bentuk seperti perahu “slerek” di Muncar (Banyuwangi) atau perahu “sopean” atau “janggolan” di Cirebon. Perahu Bali Utara mempunyai bentuk yang rata-rata lebih besar dari perahu Bali Selatan. Fungsi utama perahu-perahu Bali Utara adalah untuk menangkap ikan, udang, rajungan, penyu dan lain-lain. Sedangkan bentuk cadiknya horizontal (lurus) ke kedua samping perahu (foto 48) dan biasanya dibuat dari bambu.

Perahu nelayan biasanya tidak harus bersusah payah untuk memasarkan hasil penangkapan ikan. Para tengkulak biasanya sudah berdatangan, dan menjemput para nelayan di pantai-pantai. Jadi biasanya nelayan tersebut akan mengadakan kontak dagang dengan tengkulak dan tengkulak inilah yang akan menjualnya di pasaran di kota-kota seperti Singaraja dan kota-kota atau desa-desa di pedalaman Bali Utara.

Penangkapan ikan di Bali Utara ini biasanya dilakukan oleh kaum laki-laki sementara perempuan tidak ikut dalam aktifitas penangkapan ikan. Di berbagai daerah kadang-kadang wanita juga ikut dalam menangkap ikan khususnya di sungai atau di laut yang tidak jauh dari pantai.

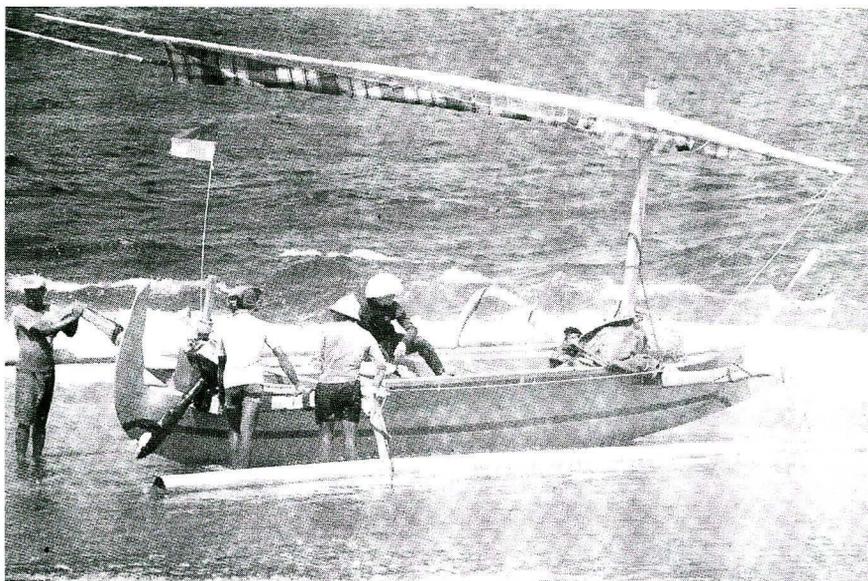


Foto 36. Perahu bercadik ganda dari pantai Sanur dengan bentuk haluan kepala ikan dan ekor ke atas



Foto 37. Perahu penangkap ikan ditarik oleh pemilik perahu dan tengkulak ikan



Foto 38. Perahu Jukung ketika baru tiba menangkap ikan



Foto 39. Perahu-perahu layar tunggal dari pulau Bali bagian utara



Foto 40. Perahu-perahu dari pantai Bali Utara



Foto 41. Perahu penangkap ikan

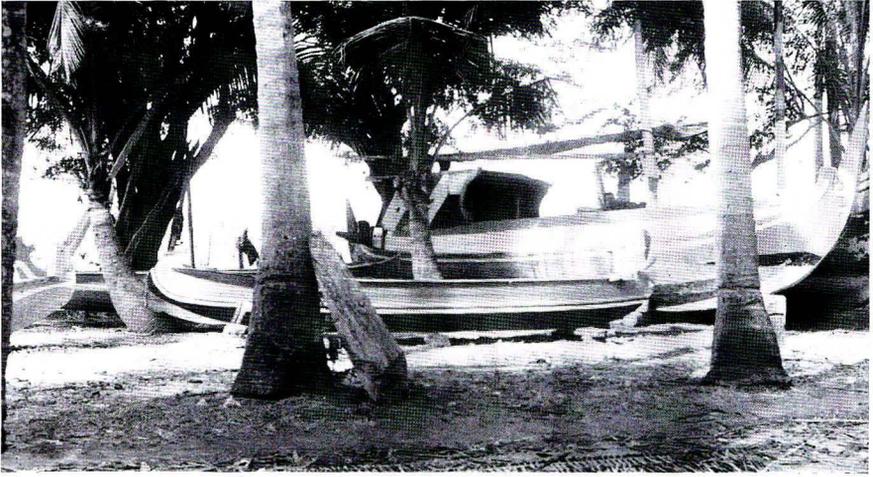


Foto 42. Perahu di pantai Bali berbentuk seperti perahu jenis golekkan dari Jawa Timur

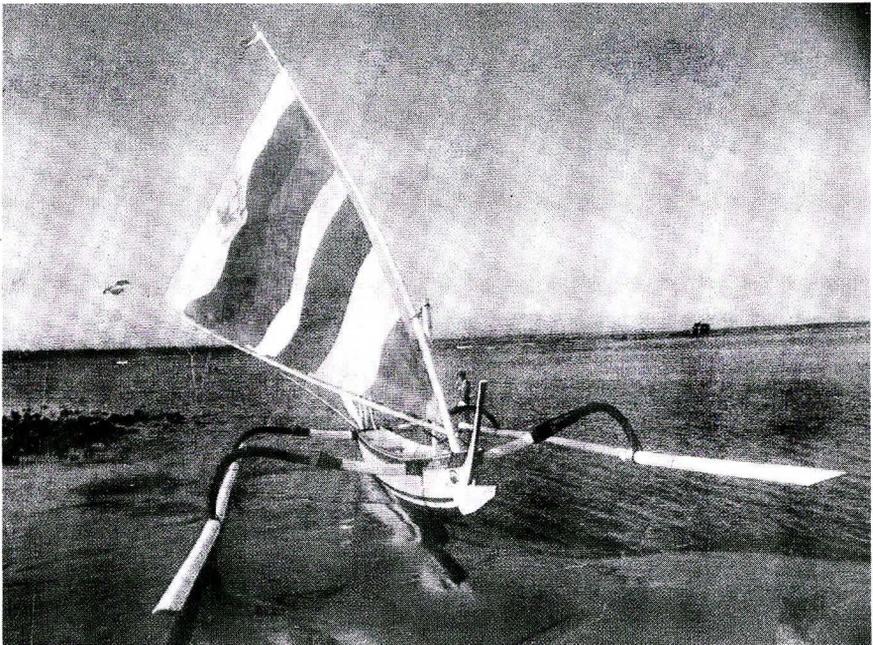


Foto 43. Perahu layar segitiga tunggal dengan cadik ganda

Dalam pengecekan perahu tampaknya tidak ada warna-warna pantangan. Tetapi perahu di Bali Utara jarang yang mempergunakan warna gelap seperti hitam atau biru. Warna-warna yang terang ini kemungkinan dikaitkan dengan lingkungan di mana warna-warna terang menyolok tetap tampak dari kejauhan. Sehingga jika terjadi suatu musibah maka dengan mudah pula perahu tersebut dapat dilihat, dari mempergunakan mesin motor tetapi dijalankan dengan kemahiran pengetahuan tiupan angin. Layar dalam hal ini memegang peranan yang sangat penting.

III.2 Perahu tradisional dari daerah Cirebon

Di daerah Cirebon seperti di desa Kalipacung, Mertasinga terdapat banyak sekali perahu-perahu tradisional. Perahu-perahu tersebut dapat dibedakan menjadi 4 jenis perahu yaitu perahu *janggolan*, perahu *sopean*, perahu *tembon* dan *jukung*. Perahu-perahu janggolan dan sopean mempunyai bentuk yang hampir sama di mana pada bagian buritan dan bagian haluan tidak terdapat tonjolan (kepala), sedangkan pada perahu jenis tembon terdapat kepala (foto 45). Sedangkan perahu jukung adalah perahu kayu tanpa cadik. Baik perahu janggolan, sopean, tembon dan jukung merangkap berbagai fungsi untuk keperluan nelayan untuk menangkap berbagai macam binatang laut seperti ikan, rajungan (kepiting), penyu, dan lain-lain.

Penangkapan ikan dengan perahu-perahu tradisional tersebut dilakukan dengan cara-cara yang bersifat tradisional pula. Cara-cara yang bersifat tradisional di sini dimaksudkan cara penangkapan dilaksanakan dengan upacara-upacara laut yang disebut sebagai "pesta nadran" atau *nyadran* dalam bahasa Jawa. Pesta nadran ini dilakukan pada menjelang musim penangkapan ikan. Tujuan dari upacara nadran tersebut adalah untuk memohon kepada Yang Maha Kuasa agar dalam melaksanakan aktifitas penangkapan ikan, atau rajungan dan lain-lain selalu dapat memperoleh keselamatan di samping memperoleh hasil ikan yang melimpah.

Pada waktu upacara biasanya perahu-perahu dihiasi dengan berbagai hiasan, sehingga tampak begitu meriah. Perahu-perahu yang ikut serta dalam upacara nadran biasanya terdiri dari kelompok-kelompok dan akan dinilai tentang keindahan-keindahannya. Upacara nadran untuk tahun 1996 ini dilaksanakan pada bulan Juni-Juli sebelum mereka ke laut.

Pada saat upacara disembelih kerbau besar yang kepalanya dipergunakan untuk sesaji yang nantinya akan dibuang kelaut. Selain kepala kerbau juga dibuat

tumpeng besar dan kecil, ayam yang masih hidup, bubur merah putih, kembang tujuh warna. Semua sesaji tersebut kemudian dibawa ke laut dan dibuang di laut lepas.

Dengan adanya upacara ini diharapkan yang kuasa akan selalu memberikan perlindungan. Pada waktu upacara biasanya perahu-perahu tersebut dicat dengan berbagai warna seperti merah, putih, hijau, biru, kuning dan lain-lain. Di daerah Kalipasung maupun Mertasinga (Cirebon), ribuan perahu tradisional ditempatkan di pinggir sungai-sungai besar atau kecil. Perahu yang ribuan jumlahnya berderet di sungai dari laut ke pedalaman. Deretan perahu-perahu nelayan yang berwarna-warni tersebut merupakan pemandangan yang sangat menarik.

Desa Mertasing (Cirebon) merupakan desa kecil di pantai utara Jawa Barat yang mempunyai perahu-perahu berwarna-warni dengan jumlah yang sangat banyak. Perahu-perahu itu tampaknya sedang beristirahat sambil menunggu upacara nyadran.

Jenis perahu baik jukung, perahu tembon, perahu "janggolan" mempunyai bentuk yang berbeda-beda dengan warna cat terang yang berbeda-beda pula. Perahu dari jenis "tembon" biasanya mempunyai badan sedikit lurus. Demikian pula pada bagian luar haluan dan buritan dibuat lurus ke atas. Sedangkan bagian dalamnya lengkung. Bagian puncak buritan dan haluannya berbentuk runcing. Perahu janggolan mempunyai bentuk yang berbeda bagian atas badannya (ruang penumpang) mempunyai bentuk lengkung. Pada bagian haluan dan buritan sedikit demi sedikit naik ke atas. Perahu tembon (mayang; sopen) maupun perahu janggolan biasanya mempunyai layar tunggal yang lebar dengan satu buah tiang layar kuat yang didirikan di bagian depan badannya. Perahu-perahu janggolan atau tembon biasanya mempunyai cat warna-warni tetapi tidak memiliki pola-pola hias yang menarik, seperti jenis perahu golek dari Jawa Timur. Keindahan dari perahu-perahu yang berderet di sungai-sungai di Desa Mertasinga ini adalah adanya cat-cat terang seperti terlihat pada foto 45, 46, 47, dan 48.

Jenis perahu mayang yang lain dijumpai di daerah Pasar Ikan. Jenis-jenis perahu mayang di sini tidak sama dengan perahu-perahu mayang (tembon) dari Cirebon. Perahu mayang dari Teluk Jakarta pinggir haluannya lengkung ke dalam, sedangkan perahu Cirebon mempunyai pinggir haluan lurus.

Perahu dari jenis lain yang penulis jumpai di Desa Mertasinga adalah perahu polos dengan haluan runcing dan pipih, sedangkan bagian buritannya terpancung (foto 49).



Foto 44. Deretan perahu "janggolan" di Kalipasung, Cirebon



Foto 45. Deretan perahu "tembon" atau biasa disebut "perahu mayang" di Desa Mertasinga (Cirebon)



Foto 46. Perahu Sopean dan tembon yang terdapat di Mertasinga



Foto 47. Tiga buah perahu Sopean dan dua buah perahu tembon sedang istirahat di Mertasinga, Cirebon



Foto 48. Perahu Sopean yang dihias dengan warna-warni cerah menjelang upacara nadran



Foto 49. Perahu jenis lain yang dijumpai di Mertasinga

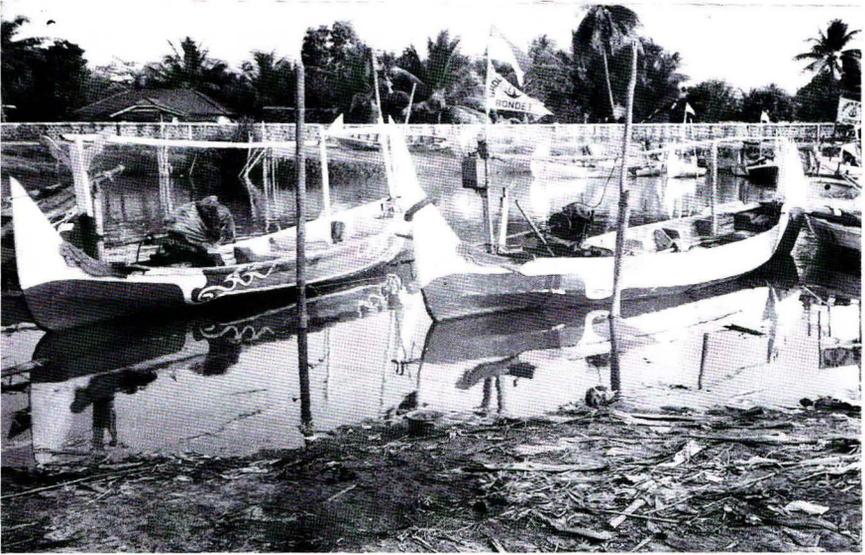


Foto 50. Perahu tembong dengan warna-warni meriah disertai simbol-simbol menjelang upacara nadran (upacara memulai kegiatan penangkapan ikan)

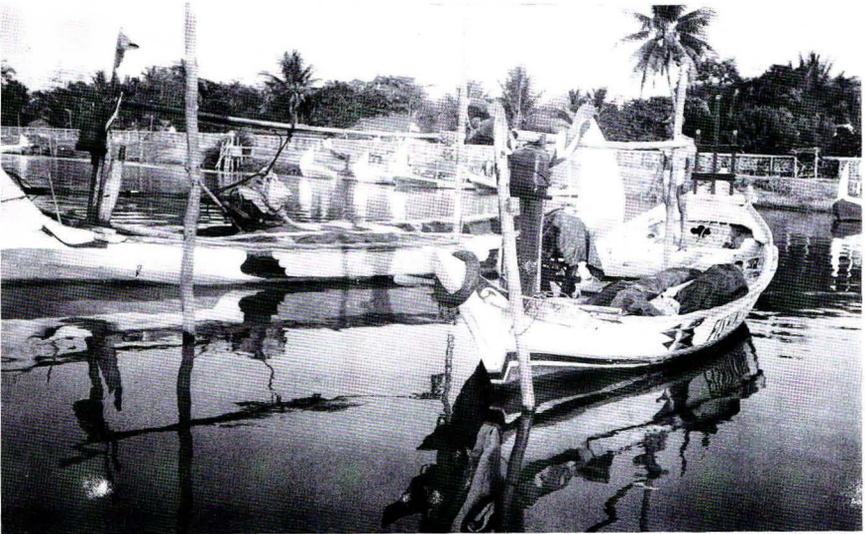


Foto 51. Perahu Sopean yang lain dari Mertasinga

III.3 Perahu dari Kalimantan Timur dan Kalimantan Barat

Di daerah Kalimantan Timur yang terdiri dari semak belukar dan hutan lebat yang mengelilingi kampung pada umumnya dapat dicapai dengan perahu. Untuk berjalan kaki juga mengalami hambatan karena daerah yang berawa-rawa. Untuk bercocok tanam mereka harus membuka hutan dan belukar dan itu semua dilaksanakan dengan bergotong royong. Di sini peranan perahu sebagai sarana transportasi sangat besar. Dalam hal ini perahu-perahu jukung atau cadik menjadi sarana angkut orang-orang yang sedang mengadakan kerja gotong royong untuk membangun lahan pertanian atau perkebunan mereka.

Pada saat ada upacara-upacara penting seperti upacara perkawinan, khitanan, upacara-upacara adat pembersihan desa dan lain sebagainya, perahu-perahu tradisional di daerah Kalimantan Timur ini juga menjadi sarana utama. Bahkan pada pesta perkawinan perahu tradisional biasa dipergunakan sebagai sarana untuk membawa rombongan pengantin wanita bersama seluruh handai taulan dan keluarga. Dengan perahu tersebut mempelai wanita dan keluarga di arak untuk menuju ke rumah mempelai laki-laki. Perjalanan mempergunakan perahu tersebut biasanya terjadi jika mempelai harus mengadakan perjalanan jauh dari rumah. Dalam upacara tersebut sejak mempelai turun dari bunyi-bunyian gong dan gendang terus terdengar dan ditabuh dengan irama yang khusus.

Pada waktu mempelai tidak langsung naik ke rumah mempelai laki-laki maka mempelai wanita tidak langsung naik ke rumah mempelai laki-laki tetapi mempelai wanita tersebut langsung terjun ke sungai, dengan tujuan agar mempelai laki-laki mengganti pakaian mempelai wanita yang sudah basah kuyup karena air sungai. (Emelin Lun, 1978-79: *Adat upacara perkawinan daerah Kalimantan Timur*, hal. 90-91).

Setelah upacara perkawinan dan setelah tiga hari tiga malam pengantin perempuan di rumah mempelai laki-laki mereka pergi ke mempelai laki-laki. Untuk pergi ke mempelai laki-laki tersebut juga dipergunakan perahu yang telah disediakan dan dihias dengan berbagai bunga dan hiasan yang menarik. Di rumah pengantin laki-laki diadakan upacara yang biasa disebut dengan "lemalah tenan". Upacara dilakukan mulai dari perahu pengantin itu ditambatkan. (Emelin Lun, 1978-1979:116).

Dengan uraian tersebut di atas maka perahu di daerah Kalimantan Timur mempunyai fungsi yang mengacu pada kebutuhan sehari-hari, maupun untuk

keperluan upacara-upacara perkawinan, bahkan ada yang dipergunakan dalam upacara sakral baik untuk penguburan atau untuk permohonan kepada Yang Kuasa agar diberikan keselamatan.

Perahu di daerah Kalimantan Timur mempunyai bentuk bermacam-macam ada yang berupa jukung (kano) yang dibuat dari satu batang kayu. Di samping itu perahu yang dibuat dari papan-papan kayu tebal dengan bentuk besar. Perahu jukung ada yang berbentuk pendek ada juga yang berbentuk panjang dan ramping. Perahu-perahu jenis jukung panjang biasanya dipergunakan untuk transportasi jarak sedang dari satu tempat ke tempat yang lain. Selain untuk transportasi ada juga yang dipergunakan untuk berdagang dan ada pula yang dibuat secara khusus untuk lomba. Jukung (kano) kecil biasanya hanya dipergunakan untuk mencari ikan, mengail, menombak, atau memasang "bubu" (penangkap ikan dari bambu). Perahu jukung panjang dapat memuat sampai 10-14 orang. Bahkan perahu panjang yang dipergunakan untuk lomba mencapai 20 orang. Perahu panjang untuk transportasi di sini sudah mempergunakan sarana modern yaitu dilengkapi dengan mesin tempel (foto 57a, 57b). Perahu jenis jukung panjang dapat memuat barang sampai 6 – 8 kwintal.

Perahu-perahu jukung panjang atau pendek yang biasanya hanya dikayuh sering pula dipergunakan sebagai sarana untuk menjajakan barang dagangan di tempat-tempat di mana pasar terapung berada. Jenis-jenis dagangan yang diperjualbelikan di pasar terapung terdiri dari berbagai kebutuhan rumah tangga baik dalam bentuk bahan makanan (sayur-sayuran, beras, daging, ikan dan lain-lain) di samping bahan pakaian. Pasar terapung yang terdiri dari ratusan kano (jukung) terdapat di beberapa tempat di daerah Kalimantan, Sulawesi dan di Sumatra dan lain-lain. Bahkan jukung atau kano yang dipergunakan sebagai tempat transportasi dan berjualan sekaligus dapat dijumpai pula di kawasan luar Indonesia seperti misalnya di Bangkok (Thailand), Filipina bahkan beberapa negara ASEAN lainnya.

Di sepanjang sungai Kapuas sering terlihat perahu-perahu panjang yang hampir menyerupai kora-kora yang dipergunakan untuk menyeberangi sungai Kapuas baik arah hilir atau udik. Perahu dengan kelengkapan cadik atau layar jarang sekali ditemukan di daerah ini. Hal ini kemungkinan di daerah ini air tidak bergelombang sehingga cadik tidak begitu diperlukan. Demikian juga penggunaan layar kurang, karena perahu tersebut dipergunakan di sungai. Lokasi-lokasi

perahu di daerah Kalimantan yang penulis kunjungi antara lain di Pontianak, Ketapang, Tanjungpura dan tempat-tempat di sepanjang DAS Kapuas. Perahu angkut lainnya ada yang dibuat dari papan dengan bagian dinding kanan dan kiri yang ditinggikan sebagai penyangga atap peneduh. Perahu jenis ini biasanya bagian belakang (buritan) lebar (terpotong). Pada saat perayaan Hari Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia di berbagai tempat di Kalimantan seperti di Pontianak, Ketapang, Banjarmasin, Samarinda dan lain-lain tampak perahu-perahu yang sangat panjang yang ditumpangi oleh orang-orang berpakaian seragam dengan jumlah antara 20 orang dilengkapi dengan dayung untuk adu (lomba) kecepatan. Perahu-perahu jenis ini biasanya dihias dengan pola-pola hias khususnya di bagian ujungnya (foto 120).

Dalam ekspedisi penelitian arkeologi di daerah Sanggau, para arkeolog terpaksa mempergunakan perahu kuno jenis panjang yang melaju dengan motor tempel.



Foto 52. Perahu yang dipergunakan sebagai sarana berdagang di Banjarmasin (Repro Postcard)

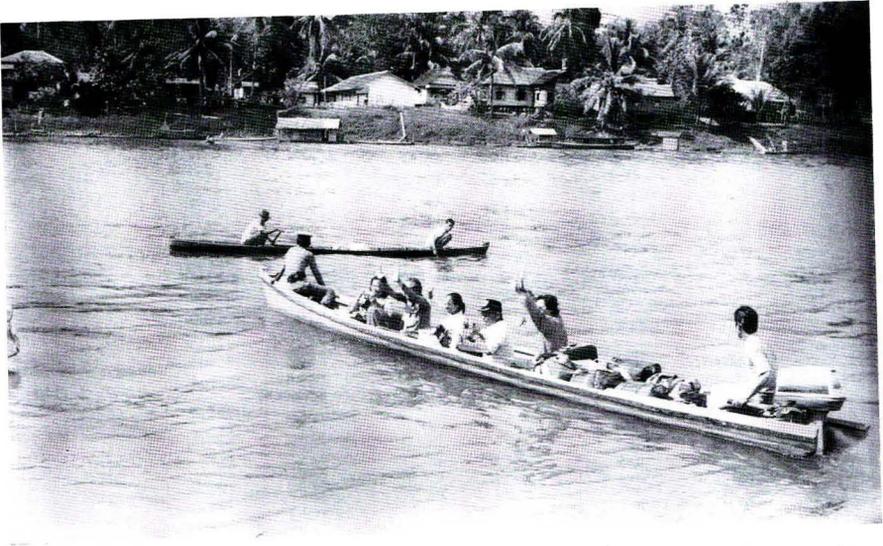
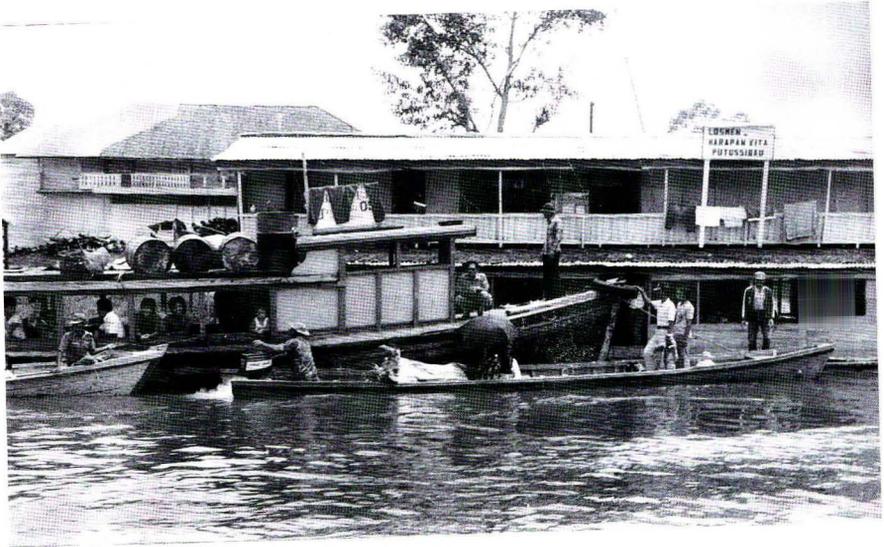


Foto 53a dan 53b menggambarkan perahu-perahu panjang untuk sarana transportasi. Perahu panjang di daerah ini biasanya dilengkapi dengan motor tempel yang dapat mempercepat lajunya perahu.



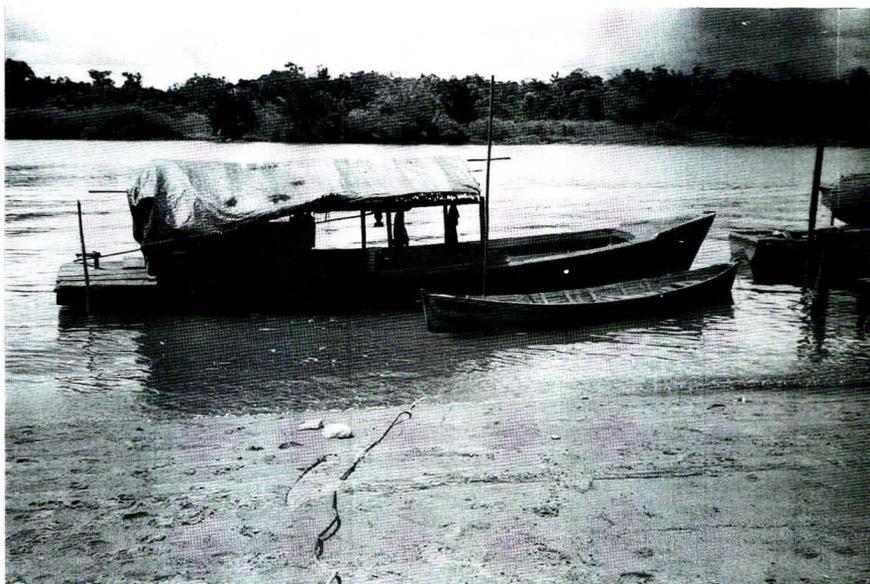


Foto 54. Perahu jukung dan perahu perahu panjang (sampan) yang bagian buritannya dipotong, sedangkan bagian haluan sedikit mencuat ke atas. Perahu di ambil dari bagian hulu sungai Kapuas.

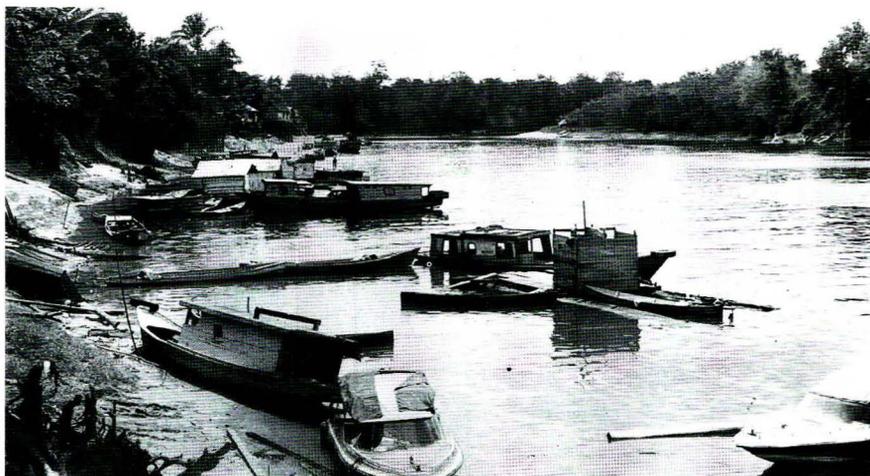


Foto 55. Salah satu tempat pemberhentian perahu-perahu yang hilir mudik dari Tanjungpura ke Ketapang. Perahu-perahu kecil ini biasanya dipergunakan untuk sarana transportasi dari satu tempat yang lain disamping untuk berdagang.



Foto 56. Tempat pembuatan perahu serta perahu besar di sungai Kapuas yang biasanya membawa kayu untuk dibawa atau diekspor ke luar negeri

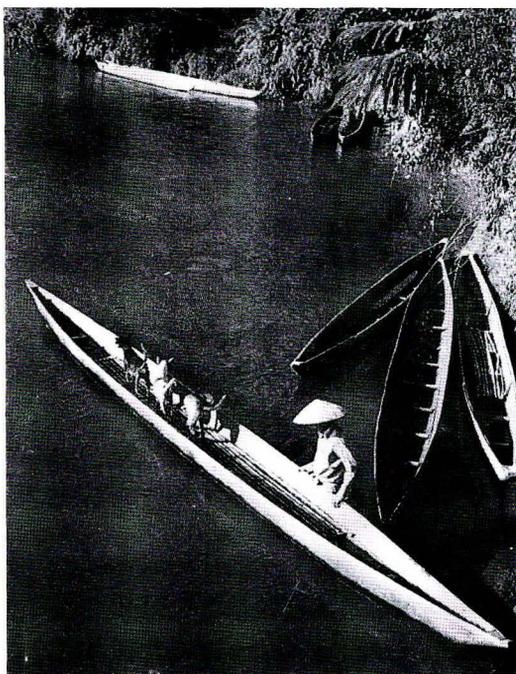


Foto 57. Perahu-perahu jukung dari Kalimantan Timur. Perahu ini dipergunakan untuk berangkat berburu (Taylor, 1991)



Foto 58. Perahu Jukung (sampan untuk mencari ikan dari sungai Kapuas)



Foto 59. Perahu panjang yang dipergunakan untuk mengarungi alur Kapuas dari Pontianak ke Sanggau oleh tim ekspedisi arkeologi.



Foto 60. Perahu panjang yang dipergunakan untuk mengarungi alur Kapuas dari Pontianak ke Sanggau oleh tim ekspedisi arkeologi.

III.4 Peranan Perahu Pada Masyarakat Pulau Sabu

Pada masyarakat di pulau Sabu atau biasa disebut Sawu Perahu, perahu masih memegang peranan penting baik dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari atau untuk simbol atau lambang dalam kepercayaan mereka. Penduduk Sabu yang kebanyakan masih menganut kepercayaan pemujaan leluhur, menempatkan perahu yang berfungsi ganda. Dalam hubungannya dengan kepercayaan masyarakat Sabu, perahu merupakan simbol yang menggambarkan tentang aktifitas kepercayaan bahwa arwah tetap hidup dan masih berkaitan dengan perahu sebagai sarana transportasi bagi arwah nenek moyang.

Perkampungan suku bangsa Sabu biasanya berbentuk memanjang atau oval. Perkampungan masyarakat Sabu dianggap sebagai penggambaran perahu. Rumah-rumah penduduk harus memenuhi persyaratan adat yaitu *du ru wa* atau *duru dimu*, artinya bagian yang disebutkan sebagai anjungan (seperti bagian pada perahu) harus terletak ke arah barat atau timur (Niko Kana, 1993: 20). Dengan demikian masyarakat kampung tersebut seakan-akan berada di dalam sebuah perahu. Walaupun penduduk pulau Sabu tidak secara eksplisit mengungkapkan

bahwa rumah adalah sebagai perahu namun baik bentuk atau nama-nama bagian-bagian tertentu dari rumah menyatakan asosiasi dengan makna yang terkandung dalam perahu. Istilah *Gela* digunakan baik untuk menyebut tiang dalam loteng maupun tiang layar perahu. Istilah *roa* biasa untuk menyebut bagian dalam rumah dan menunjuk bagian dalam badan perahu.

Suku bangsa Sabu juga percaya akan adanya perahu gaib yang disebut *Talo Nawa*, yaitu perahu yang dianggap datang ke Mahara untuk mengantarkan nira, bahan makanan utama pada masa kemarau, sehingga pohon lontar menghasilkan nira. Untuk menyambut kedatangan perahu itu upacaranya berlangsung di bulan ke satu musim kemarau (Niko Kana, 1983: 42).

Sedangkan dalam upacara kematian biasanya si mati (jenazah) berbagai macam hiasan yang baik-baik agar arwah si mati diterima para leluhur untuk menumpang perahu yang akan membawanya ke dunia gaib (dunia arwah).

III.5 Perahu di Irian Jaya

Sebagian daerah pantai Irian Jaya merupakan daerah yang paling cocok untuk pemukiman penduduk. Beberapa masyarakat di pantai utara Irian Jaya tinggal dalam kelompok-kelompok masyarakat dengan tempat tinggal di atas air. Mereka tinggal di rumah-rumah dari papan kayu atau perahu. Perjalanan antara rumah tinggal satu dan lainnya biasanya dipergunakan jembatan-jembatan papan yang menghubungkan rumah satu dan lainnya. Pada waktu mereka harus keluar atau ke desa lain maka mereka harus mempergunakan perahu. Perahu-perahu yang menghubungkan antara rumah satu dan lainnya dilubangi sehingga terbentuk rongga muatan yang memanjang. Perahu-perahu di daerah Irian Jaya dibedakan menjadi perahu-perahu yang memiliki cadik pada salah satu sisinya, yang diperuntukkan sebagai penjaga keseimbangan. Perahu semacam ini biasa disebut sebagai perahu laki-laki. Sedangkan yang lain adalah jenis jukung yang tidak bercadik (perahu perempuan). Tetapi di teluk Cendrawasih perahu-perahu dengan cadik tunggal atau cadik ganda (di kedua sisi) dijumpai. Menurut beberapa ahli yang berbeda-beda ada yang mengatakan bahwa pola-pola hias pada perahu baik dalam bentuk antropomorfik atau binatang mempunyai makna sebagai simbol kematian. Tetapi Annamarie, L Rice mengatakan bahwa perahu-perahu di Irian Jaya dilengkapi dengan pahatan burung, ikan dan arca-arca nenek moyang yang

kesemuanya itu dipergunakan sebagai sarana untuk menjaga keselamatan (L.Rice, 1991: 268, *Beyond the Java Sea*). Perahu-perahu Irian Jaya mempunyai fungsi sebagai sarana transportasi (angkutan dari tempat satu ke tempat lain), disamping itu dipergunakan juga untuk berdagang, untuk menangkap ikan dan untuk upacara-upacara. Sebelum pelaksanaan penangkapan ikan. Biasanya terlebih dahulu diadakan upacara khusus untuk ditujukan kepada kekuatan yang menguasai ikan agar dalam penangkapan ikan dapat memperoleh hasil yang sebanyak-banyaknya.

Dalam hal perdagangan perahu-perahu Irian dapat mencapai ke daerah-daerah lain seperti di daerah Pasifik bagian Barat, Maluku dan daerah-daerah di Indonesia bagian timur. Penduduk Irian Jaya biasanya memperdagangkan hasil buminya berupa damar, kayu, burung, Cendrawasih, kulit binatang, ikan kering dan lain-lain.

Di Museum Negeri Propinsi Irian Jaya banyak dijumpai perahu miniatur yang dijadikan koleksi di sana. Dari koleksi tersebut dapat diketahui bahwa daerah Indonesia paling timur ini memiliki kekayaan perahu tradisional yang sangat bermacam-macam. Pada perahu Irian Jaya banyak dijumpai pahatan-pahatan atau lukisan yang dipergunakan sebagai penghias dengan maksud untuk mengusir roh-roh jahat. Pola-pola hias pada perahu Irian Jaya tidak hanya dijumpai pada bagian depan (haluan) dan pada bagian belakang (buritan), tetapi banyak pula yang dijumpai pada bagian badannya. Pola hias yang berupa tanaman (sulur) dijumpai pula di Irian Jaya. Juga pola hias binatang seperti misalnya ditempatkan baik di bagian depan dan belakang kapal serta di bagian badan. Perahu tradisional Irian Jaya ada yang tanpa cadik, bercadik tunggal dan ada yang bercadik ganda. Keuntungan dari cadik ganda yaitu mempunyai keseimbangan lebih banyak dan tidak mungkin akan terbalik. Cadik ganda maupun tunggal rata-rata dibuat dari kayu atau bambu. Selain ada foto bentuk yang pendek, perahu Irian Jaya rata-rata mempunyai bentuk ramping dan panjang dan dibuat dari satu batang kayu.

Perahu Irian Jaya dihias dengan cara dilukis dan ada pula yang dipahat baik membentuk dua dimensi (dalam bentuk arca) serta pola hias terawangan (tembus). Pola hias dengan cat warna merah, hijau, hitam, kuning dan lain-lain banyak menggambarkan jenis burung dan bentuk sejenis tanaman. Demikian pula pola hias sulur dalam bentuk lingkaran, atau lingkaran memusat (ikal), setengah lingkaran. Pola-pola hias sulur dalam bentuk lingkaran, atau lingkaran memusat

banyak dijumpai pada benda-benda dari masa prasejarah yaitu pada masa perunggu-besi (*bronze-iron age*) (Van der Hoop, 1941, Van Heekeren, 1958). Pola-pola hias dalam bentuk arca manusia, burung dan tumbuh-tumbuhan biasanya berperan dan berfungsi sebagai pengusir pengaruh jahat yang akan datang disamping sebagai simbol dari kesuburan baik untuk tanaman, ternak, manusia atau rezeki (keuntungan). Burung kadang-kadang dibuat dengan kepala antropomorfik disamping ditemukan pola hias tokoh manusia sedang mengendarai perahu.

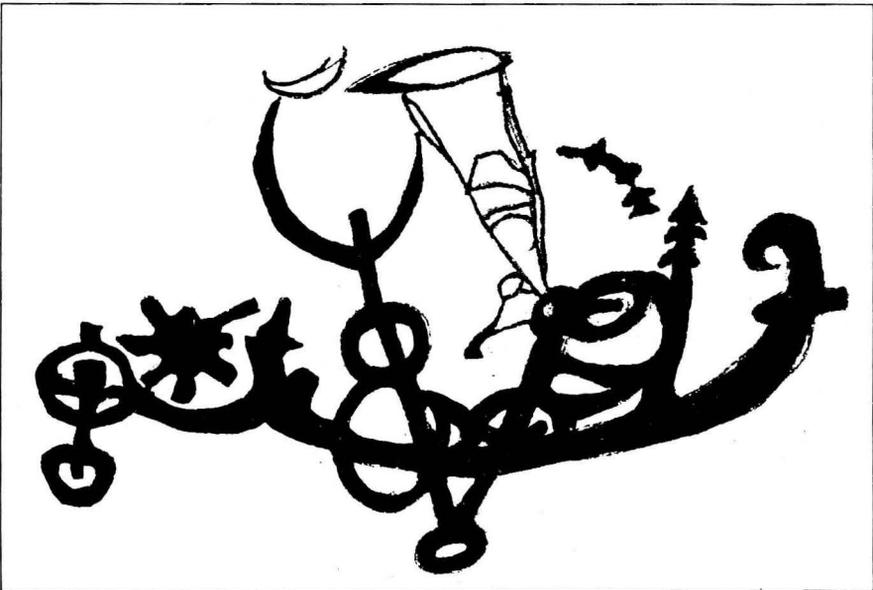
Seni pahat dari Irian Jaya yang terpampang pada perahu-perahu tradisional telah diungkapkan oleh Amir Sutaarga yang mengatakan:

“Sebagai bentuk peralihan dari seni dua dimensi ke arah seni plastis kita jumpai ungkapan-ungkapan antropomorfis pada hiasan-hiasan haluan perahu dan bentuk-bentuk yang masih kasar sampai kepada ungkapan-ungkapan seni yang tiada tara indahnyanya dan halusnyanya dengan gaya ekspresif dan dinamis pada hiasan-hiasan haluan perahu. Pada hiasan haluan perahu, dijumpai sebuah kepala orang dan di atas tubuhnya terdapat tiga ekor kepiting hermit, yang oleh orang-orang Asmat sering diasosiasikan dengan sebab-sebab kematian” (Sutaarga, 1974: 34).

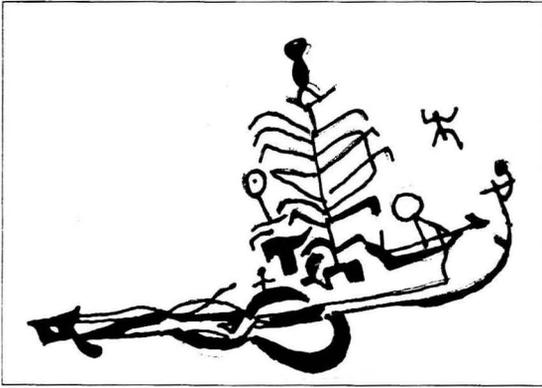
Salah satu kebudayaan di daerah Teluk Sarera di Irian Jaya ini adalah budaya perahu. Alat-alat angkut yang pokok adalah perahu. Daerah Irian Jaya yang sebagian terdiri dari air memungkinkan masyarakat di sana untuk mengembangkan budaya perahu dan muncul perahu-perahu dalam berbagai bentuk maupun pola-pola hiasnyanya. Perahu-perahu Irian Jaya yang dikembangkan oleh orang-orang Biak mengalami kemajuan pesat. Dengan perahu-perahunya itu orang Biak dapat mencapai Maluku Utara (Halmahera), pulau Sarana dan Ambon (Maluku Selatan). Demikian juga penduduk pantai Irian Utara yaitu di Teluk Tanah Merah dan Jayapura adalah pendukung-pendukung kebudayaan perahu atau merupakan pelaut-pelaut yang ulung. Ragam-ragam hias yang dipergunakan di sekitar Danau Sentani yaitu ragam hias geometris berupa pilin berganda, cukilan-cukilan (Sutaarga, 1974).

Selain bentuk-bentuk perahu yang ditemukan di pantai Irian Jaya dan di Danau Sentani ditemukan juga gambar-gambar atau lukisan perahu yang begitu unik dijumpai oleh para ahli antropologi dan arkeologi di gua-gua karang Irian Jaya. Bentuk-bentuk perahu yang dibuat sebagai lukisan ini dengan stilir indah.

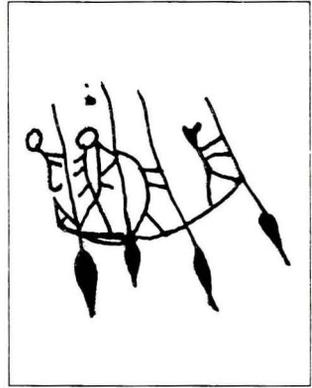
Sebuah perahu dilukiskan dengan haluan (bagian depan) yang mencuat ke atas dan sebuah lukisan berbentuk seperti dayung ada di bagian belakang (buritan). Perahu-perahu yang dilukiskan di gua telah diteliti oleh Holt (1967), dan Rosenfeld (1988). Gambar-gambar manusia yang menumpang pada perahu dibuat dengan bentuk sederhana, skematis, dan kaku (skeptis). Sebuah perahu pendek melengkung digambarkan dengan 3 orang penumpang yang masing-masing memegang dayung (foto 12). Perahu dari gua-gua di daerah Irian Jaya tampaknya jauh lebih muda dibandingkan dengan perahu-perahu yang dibuat dengan warna cat merah dari Sulawesi Tenggara dan Sulawesi Selatan. Estimasi ini berdasarkan penampilan bentuk lukisan di mana di Irian Jaya bentuk lukisan telah begitu maju dengan bentuk-bentuk yang lebih raya dan daya cipta yang tinggi penuh variasi. Sementara bentuk lukisan perahu di Sulawesi jauh lebih sederhana.



Gambar 16. Lukisan perahu dari Teluk Berau, Irian Jaya (Holt, 1967)



Lukisan perahu dari Teluk Berau, Irian Jaya, (Rosenfeld, 1988)



Gambar 17. Lukisan perahu dari Irian Jaya (Holt, 1967)



Foto 61. Perahu bercadik dengan bagian haluan berupa kepala burung dan buritan polos. Badan perahu dihias motif-motif burung terbang (miniatur perahu Irian dari Museum Negeri Provinsi Irian Jaya)

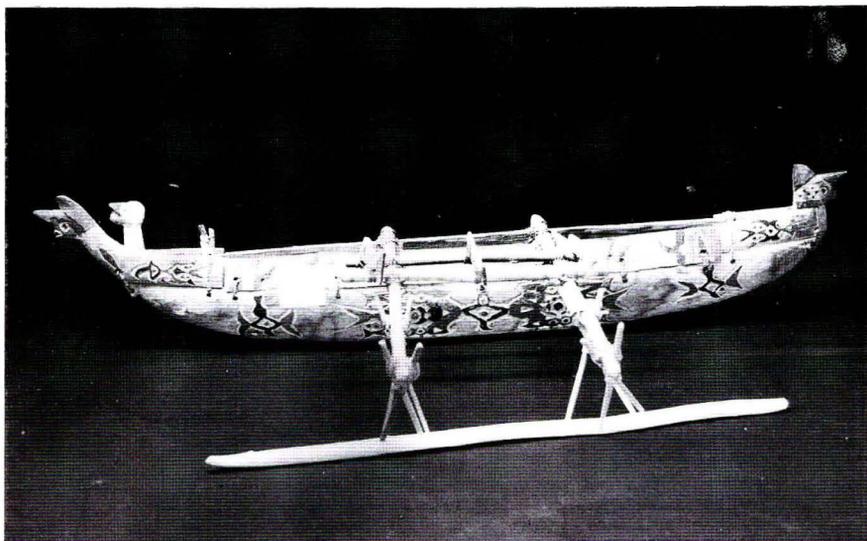


Foto 62. Perahu bercadik tunggal dengan pahatan kepala burung pada bagian depan dan belakang serta pola hias burung yang dibuat pada bagian badannya (Perahu miniatur Museum Negeri Provinsi Irian Jaya)

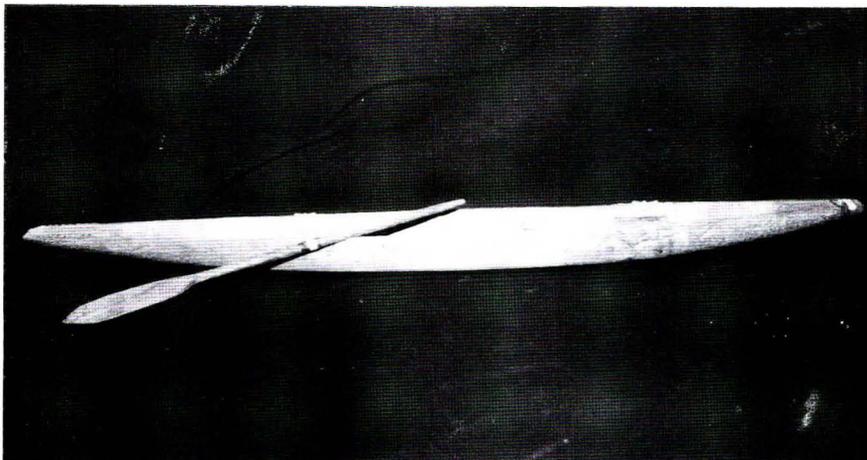


Foto 63. Perahu panjang yang biasa disebut dengan perahu kora-kora (Museum Negeri Provinsi Irian Jaya)

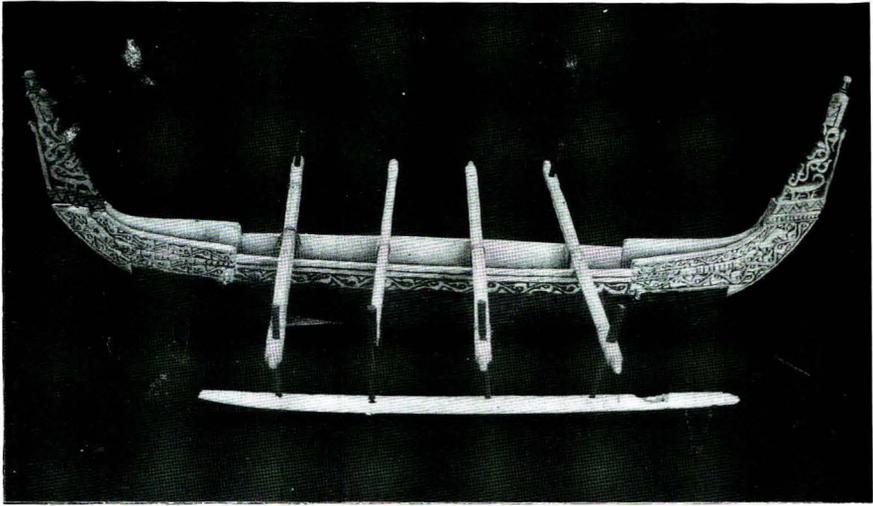


Foto 64. Perahu dari Irian Jaya yang dihias dengan berbagai motif hias yang begitu indah baik pada bagian depan, belakang serta pada bagian badannya. Pada bagian badan terlihat pola hias sulur khususnya pada bidang bagian atasnya. Bagian belakang dan depan (buritan dan haluan) dihias dengan pola hias manusia dan bentuk seperti binatang)

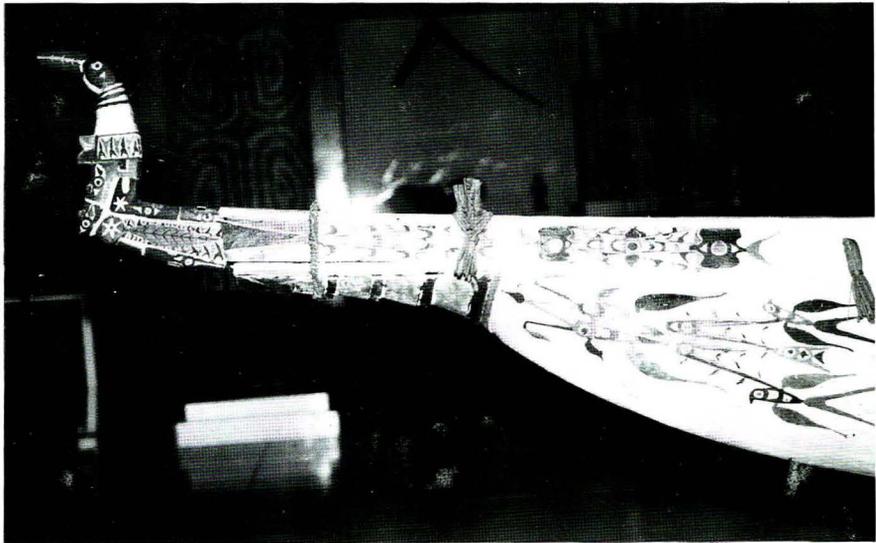


Foto 65. Haluan perahu Irian Jaya yang dihias dengan kepala burung



Foto 66. Buritan perahu Irian Jaya yang penuh dengan lukisan burung-burung yang distilir

III.6 Perahu dari daerah Jawa Timur

Perahu di daerah Jawa Timur banyak dijumpai di daerah pantai utara dan pantai timur Jawa Timur. Di pantai utara Jawa Timur dapat dijumpai di Pasuruan, sedangkan di daerah pantai timur di Muncar. Perahu-perahu masa kini di daerah Jawa Timur ini biasanya berperan dan berfungsi sebagai sarana transportasi dan yang lebih utama lagi adalah untuk menangkap ikan bagi para nelayan. Pada saat-saat tertentu ketika perahu-perahu dilarang untuk ke laut karena gelombang yang begitu besar maka ratusan bahkan ribuan perahu di Pasuruan dan Muncar ditambatkan. Perahu-perahu yang sangat banyak tersebut merupakan suatu pemandangan yang indah dengan panorama yang berwarna-warni. Perahu yang ada di sana terdiri dari perahu jukung baik yang bercadik ganda maupun tunggal.

Banyak jenis perahu “golekan” di sana dan biasa pula disebut dengan perahu jala (perahu jaring). Perahu-perahu jaring biasanya mempunyai bentuk besar dan dilengkapi dengan layar-layar lebar dan tiang layar yang kuat. Layar tersebut merupakan penggerak utama bagi perahu jaring tersebut. Perahu biasanya dihias dengan berbagai macam hiasan berupa bendera, potongan-potongan kain warna-warni dan lain-lain. Cat perahu sangat beraneka ragam dan biasanya dipergunakan cat-cat yang begitu tajam dan menyolok. Hal ini tampaknya mempunyai maksud khusus yaitu agar tampak jelas dari kejauhan. Baik tiang layar, buritan, haluan dan tali-tali layar dihias dan dicat begitu indah. Warna-warna yang biasa dipergunakan oleh perahu-perahu di daerah ini dibuat mencuat ke atas dengan bentuk pipih. Bagian ini biasanya dihias dengan cat warna merah menyala dan pelisir putih atau kuning. Di tiang layar tampak rumbai-rumbai dan simbol-simbol yang semuanya tampaknya hanya berkaitan dengan usaha untuk memperoleh keindahan. Menurut keterangan penduduk setempat (nelayan) perahu jaring ini biasanya dapat memuat 8 sampai 10 ton. Bagian badan perahu biasanya melebar dan dari bagian depan ke belakang melengkung dan berakhir dengan bagian yang mencuat ke atas yaitu pada bagian depan dan belakang.



Foto 67. Perahu-perahu yang sedang berlabuh di pelabuhan Muncar (Banyuwangi, Jawa Timur)



Foto 68. Perahu dari Muncar yang dihias dengan pola-pola meriah di antaranya tampak bendera merah putih, umbul-umbul, rumbai-rumbai dan lain-lain. Perahu dicat dengan warna merah pelisir dan dengan haluan serta buritan bercat hitam dan putih. Perahu yang lain bercat coklat dengan haluan dan buritan bercat hitam dan sulur putih.

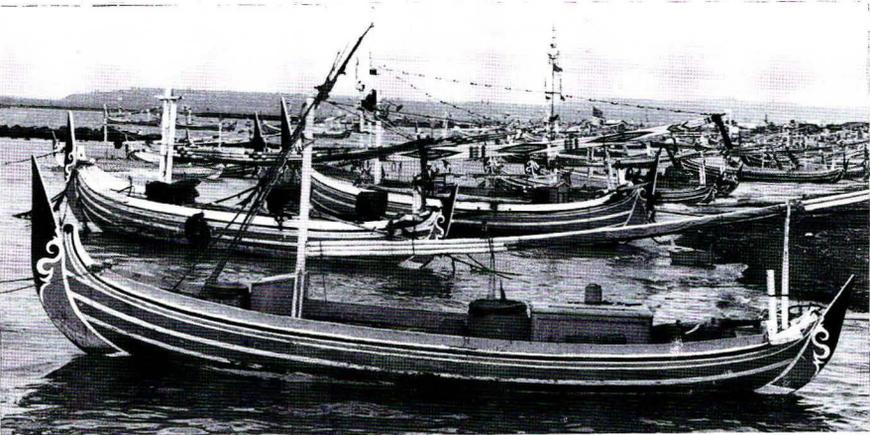


Foto 69. Perahu dari Muncar yang dihias dengan pola-pola meriah di antaranya tampak bendera merah putih, umbul-umbul, rumbai-rumbai dan lain-lain. Perahu dicat dengan warna merah pelisir putih dan dengan haluan serta buritan bercat hitam dan putih. Perahu yang lain bercat coklat dengan haluan dan buritan bercat hitam dan sulur putih.

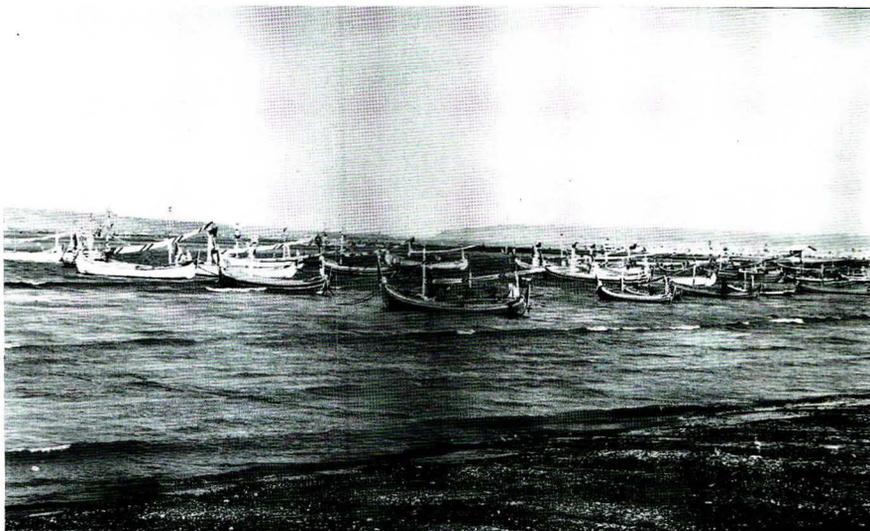


Foto 70. Perahu-perahu dari daerah Muncar (Jawa Timur) yang sedang berlabuh karena angin kencang dan gelombang besar. Perahu ini adalah perahu jaring yang biasa dipergunakan untuk menangkap ikan.

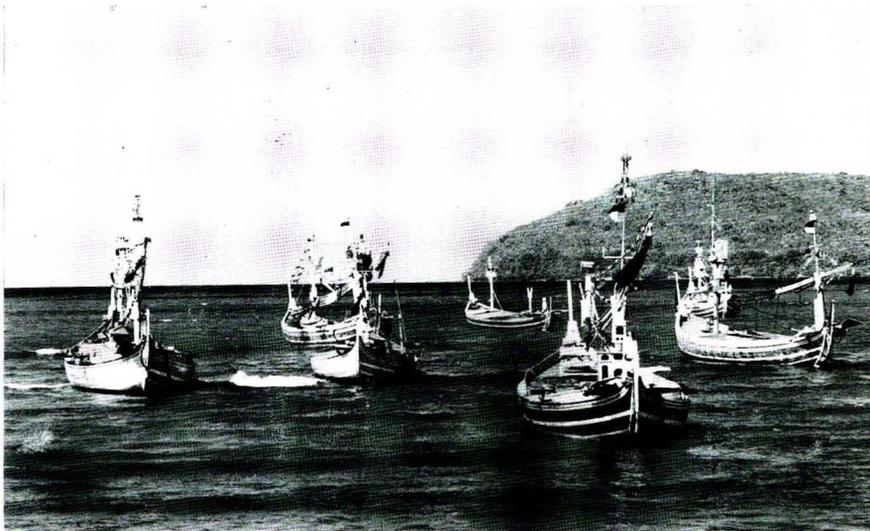


Foto 71. Perahu-perahu dari daerah Muncar (Jawa Timur) yang sedang berlabuh karena angin kencang dan gelombang besar. Perahu ini adalah perahu jaring yang biasa dipergunakan untuk menangkap ikan

III.7 Perahu daerah Sulawesi Selatan

Keadaan geografis yang terdiri dari laut serta terletak di antara daerah perdagangan yang maju di timur Ambon, di selatan Gresik, Tuban, Cirebon, Jayakarta dan di Malaka telah menempatkan daerah Makasar menjadi sangat strategis. Lingkungan ini baik dalam segi perdagangan, penyebaran agama atau perkembangan perahu-perahu tradisional Sulawesi Selatan sangat mendukung. Keadaan alam yang terdiri dari laut dengan gelombang besar akan mempengaruhi pola pikir dan akan terbentuk kemampuan yang sesuai dengan lingkungan alamnya. Lingkungan alam Sulawesi Selatan telah membentuk suatu daya pikir yang dari masa ke masa terus berkembang nyata. Sejak dari masa purba (masa prasejarah) sekitar 4.500 tahun yang lalu lingkungan alam di daerah ini telah mendorong masyarakat purba untuk menciptakan sarana yang dapat dengan mudah dapat dipergunakan sebagai sarana untuk mencari makan, berdagang, pengangkutan dan lain sebagainya. Awal pertama munculnya perahu di daerah ini dapat ditandai dengan adanya perahu jukung atau yang sekarang dikenal sebagai sampan. Perahu jenis sederhana ini ditemukan oleh para arkeolog di gua-gua. Keberadaan perahu yang masih sangat sederhana tersebut tampaknya tidak menguntungkan bagi mereka karena tidak dapat dipergunakan untuk menempuh jalur yang lebih panjang atau tidak mungkin dapat dipergunakan oleh orang banyak. Pemikiran ini kemudian direalisasikan dalam pembuatan perahu *soppe* yang mempunyai bentuk lebih panjang dan lebih besar dengan penumpang yang lebih banyak pula.

Teknologi dalam pembuatan perahu terus berkembang menjadi lebih maju dan sebuah perahu jenis Pa'dewekang merupakan perahu yang telah dilengkapi dengan berbagai keperluan untuk persiapan dalam perjalanan yang lebih maju. Perahu ini telah dipergunakan oleh orang-orang Makasar dalam menaklukkan samudra pantai utara Australia. Bahkan beberapa ahli telah mengatakan bahwa penemu pertama dari benua Australia itu adalah orang-orang Makasar ini. Perahu di Sulawesi Selatan terus menjadi lebih berkembang lagi pada masa-masa kemudian dan akhirnya muncullah ide untuk pembuatan perahu besar yang kemudian disebut sebagai perahu "pinisi".

Perahu dari daerah Sulawesi Selatan biasanya dikembangkan oleh orang-orang (nelayan Bugis). Jenis perahu yang dihasilkan oleh nelayan-nelayan dari

Sulawesi Selatan ini mempunyai nama yang sangat harum bahkan sampai di berbagai belahan bumi. Perahu-perahu pinisi yang telah dipesan oleh berbagai bangsa seperti bangsa Jerman, Inggris, Singapura, dan lain-lain merupakan bukti yang kuat bahwa perahu Sulawesi Selatan sudah sangat terkenal. Perahu-perahu Sulawesi Selatan mempunyai bentuk yang sangat bervariasi dengan pola-pola hias yang memadai. Perahu Sulawesi Selatan yang sangat beragam tersebut kemungkinan disebabkan oleh adanya kelangsungan pemahaman teknologi pembuatan perahu yang sudah berlangsung begitu lama, bahkan gejala-gejala telah ada pada masa prasejarah. Data tersebut ditemukan di halaman depan. Perahu yang sangat terkenal dari daerah ini adalah perahu jenis Palari dan perahu Selompong. Jenis perahu sebelum pinisi yang lain yang menarik adalah perahu Pa'dewakang. Pada saat ini keahlian pembuatan perahu didominasi oleh beberapa kelompok masyarakat di Ara, Lemo-lemo dan Bira. Pembuatan perahu-perahu besar dan kecil sampai bobot 200 ton dibuat di daerah ini. Menurut keterangan teknologi pembuatan perahu tradisional di Sulawesi Selatan ini diperoleh dengan cara diwariskan secara turun temurun dari generasi ke generasi.

Mengapa keahlian pembuatan perahu tersebut hanya terbatas pada orang-orang di Ara, Lemo-lemo dan Bira? Hal ini sangat erat kaitannya dengan suatu legenda yang tersebar luar di sana. Dahulu kala ada perahu yang dikenal dengan perahu "Sawerigading" yang merupakan perahu milik seorang yang sangat sakti. Perahu tersebut lunasnya terdampar di pantai Ara, sottingnya terdampar di Lemo-lemo dan layar dan tali temalnya di Bira. Oleh karena itu maka keahlian perahu hanya dimiliki oleh penduduk yang tinggal di daerah di mana terdapat bagian dari perahu Sawerigading yang rusak tersebut (Masrury, 1994-1995: 24).

Adapun jenis perahu yang dapat dijumpai di daerah Sulawesi Selatan yang dibuat oleh penduduk setempat adalah:

- ❖ Sampan
- ❖ Soppe
- ❖ Jārangka
- ❖ Sande
- ❖ Pa'dewakang
- ❖ Lambok
- ❖ Pajala dan Patorani
- ❖ Salompong
- ❖ Pinisi

Perahu jenis sampan atau biasa disebut dengan "jukung" biasanya dibuat dari sebatang kayu yang besar. Dengan cara dipahat diperoleh rongga memanjang untuk penumpang atau barang. Pada bagian depan dan belakang runcing dan tipis dengan maksud agar dapat bergerak lebih cepat. Sampan atau biasa di Sulawesi Selatan disebut dengan Lepa-lepa dipergunakan untuk menangkap ikan (memancing dan menjala) dan hanya dinaiki oleh dua atau tiga orang. Jenis inilah yang banyak dijumpai di gua-gua dalam bentuk lukisan.

Jenis soppe merupakan perahu yang sudah sangat lama berkembang dan dipergunakan oleh masyarakat sejak masa prasejarah. Jenis perahu inilah yang diperkirakan oleh para ahli sebagai perahu tua yang dipergunakan oleh nenek moyang bangsa Indonesia dalam usaha untuk bermigrasi mencari daerah yang lebih aman. Oleh Von Heine Geldern, Van Heekeren, R.P. Soejono, perahu soppe ini biasa disebut dengan perahu cadik. Perahu soppe bentuknya menyerupai jenis perahu sampan, tetapi dibuat lebih besar dan lebih panjang. Pada bagian sisi kanan dan kirinya dibuat alat keseimbangan atau yang biasa disebut dengan cadik. Alat keseimbangan tersebut dibuat dari batang bambu. Sedangkan untuk penyangga cadik biasanya dibuat dari kayu agar bisa lebih tahan lama. Perahu Soppe (perahu cadik) biasanya dilengkapi dengan layar berbentuk segitiga untuk penggerak laju perahu. Perahu-perahu semacam ini dapat disaksikan hampir di seluruh Indonesia tetapi tentunya dengan nama yang berbeda-beda pula.

Perahu Jarangka adalah jenis ke tiga. Perahu ini bentuknya menyerupai Soppe tetapi dibuat lebih besar dan dinding kanan dan kiri terdapat dinding yang lebih tinggi disertai dengan atap dari daun atau papan, sebagai tempat berteduh. Perahu ini mempergunakan sebuah layar ada yang berbentuk segi empat dan ada juga yang mempergunakan dua buah layar lebar.

Perahu jenis ke empat adalah perahu *sande* yaitu merupakan perahu milik suku Mandar. Bentuk dari perahu ini hampir sama dengan perahu soppe, tetapi lambungnya agak ramping sehingga gerakannya cepat dan lincah. Pada bagian kanan dan kirinya terdapat cadik yang panjang. Bagian haluan dan buritannya mencuat ke atas. Layar perahu ini berbentuk segitiga.

Jenis perahu yang kelima adalah perahu yang diperkirakan telah muncul pada masa perkembangan Islam awal. Perahu ini merupakan cermin teknologi baru dalam pembuatan perahu. Perahu Pa'dewakang tidak dibuat dari satu batang kayu tetapi

dibuat dari papan-papan dengan memakai lunas. Pada perahu ini terdapat dua buah layar yaitu layar berbentuk segi empat, lebar di bagian tengah, sedangkan di bagian depan dipasang layar berbentuk segi tiga yang lebih kecil. Daya angkut perahu Pa'dewakang ini mencapai 10 ton. Perahu inilah yang diperkirakan pada abad ke-16 telah dipergunakan oleh orang-orang Makasar untuk mencapai benua Australia dalam usaha mencari kerang dan mutiara. Pada perkembangan kerajaan Goa, Somba Opu, orang-orang Makasar telah mempergunakan jenis perahu ini untuk berdagang baik ke arah barat maupun arah timur.

Perahu Sulawesi Selatan keenam adalah jenis lambok. Perahu ini merupakan perahu orang Mandar dan Buton. Bentuknya seperti sekoci dengan buritan bulat sedangkan haluannya runcing dan mencuat ke atas. Perahu ini mempunyai daya angkut 15-60 ton.

Perahu jenis ketujuh adalah Pajala dan Patorani. Perahu ini keduanya mempunyai bentuk yang hampir sama. Daya angkut perahu ini hanya mencapai 4 ton. Perahu berlayar segi empat dengan sebuah tiang layar besar.

Kemampuan masyarakat Sulawesi Selatan untuk mengembangkan perahu yang lebih canggih telah diperoleh dengan hasil rasa, cipta, karya, yaitu dengan munculnya perahu *pinisi*. Perahu ini sampai sekarang telah mengangkat nama dan derajat bangsa Indonesia ke panggung dunia. Pinisi dapat dikatakan merupakan simbol dan lambang dari suatu kemajuan teknik yang luar biasa yang tetap didasari oleh nilai-nilai seni yang tinggi dan budaya yang bersifat tradisional. Karena sifat dari perahu pinisi tidak hanya dipergunakan sebagai sarana angkut semata-mata atau sarana untuk komoditi ekspor yang tinggi nilainya, tetapi juga merupakan sesuatu yang bersifat simbolik. Karena sifatnya yang simbolik maka dalam usaha pembuatannya maupun dalam proses-proses peluncurannya dan pemanfaatannya diperlukan upacara-upacara tradisional yang dilandasi oleh kepercayaan suatu kekuatan (supernatural).

Keperkasaan dan kejayaan orang-orang Sulawesi Selatan dalam menaklukkan gelombang yang besar dan lautan yang luas, dengan perahu-perahu tradisional mereka, dapat dicapai dengan suatu kemauan yang pantang menyerah sebelum tujuan dan cita-cita tercapai. Semangat dari orang-orang Sulawesi Selatan ini terpampang pada suatu pepatah yang telah mendarah daging bagi masyarakat di Sulawesi yaitu "Kualleangi tallang na towella" yang mempunyai arti lebih baik

tenggelam dari pada surut kembali sebelum tujuan tercapai (mencapai tujuan) (Masrury, 1994-1995).

Keberanian orang-orang Sulawesi Selatan khususnya suku Bugis tampaknya erat kaitannya dengan alam lingkungan, keberanian untuk menyeberangi laut merupakan suatu warisan leluhur mereka. Di daerah Sulawesi Selatan terdapat dua puluh tiga Daerah Tingkat II dan hanya 4 daerah yang tidak langsung berhubungan dengan laut. Dengan letak geografis seperti ini alam mendidik mereka baik langsung maupun tidak langsung untuk hidup sebagai nelayan.

Selain di Kalimantan, perahu-perahu di daerah Sulawesi Selatan juga banyak yang digunakan untuk lomba kecepatan dan kelincahan. Salah satu lomba terkenal adalah "Pinisi Race" yang dilakukan oleh jenis perahu-perahu pinisi dari Ujungpandang ke Jakarta atau dari Jakarta ke kota-kota lain. Selain Pinisi Race ini juga di daerah-daerah seperti di Kabupaten Mamuju, Majene, Plewali-mamasa juga pada waktu menjelang perayaan 17 Agustus diadakan adu lomba perahu "sande" (sejenis perahu di Sulawesi Selatan). Perahu-perahu Sulawesi Selatan juga telah berjasa pada waktu konfrontasi dengan Belanda. Sebanyak 200 perahu kecil jenis sekoci telah diselesaikan oleh masyarakat Bugis Selatan yang dioperasikan dalam pembebasan Irian Jaya (Masrury, 1994-1995: 20).

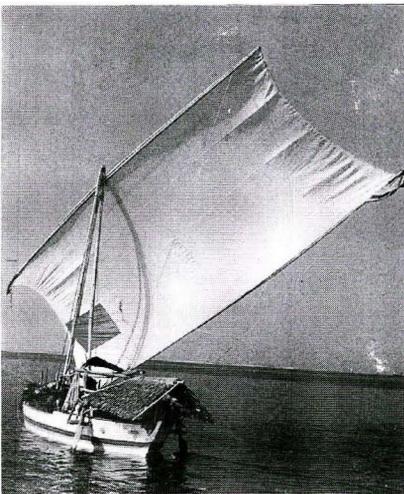


Foto 72. Perahu Bisean dari Ujungpandang (Horridge, 1981)

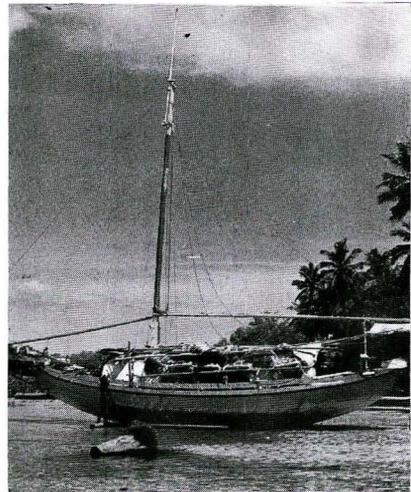


Foto 73. Perahu Lambo dari daerah Parepare (Horridge, 1981)



Foto 74. Perahu dengan satu layar lebar dari pelabuhan Ujungpandang

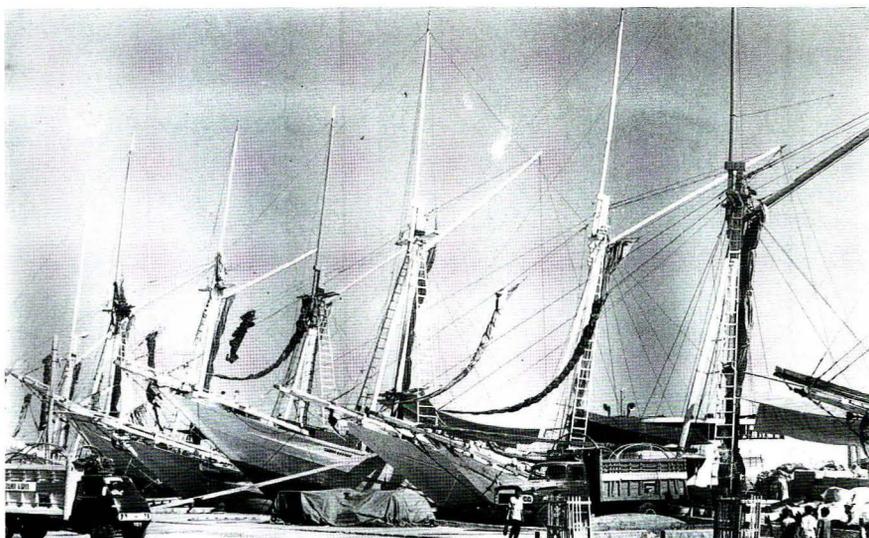


Foto 75. Perahu jenis Pinisi dari pelabuhan Ujungpandang

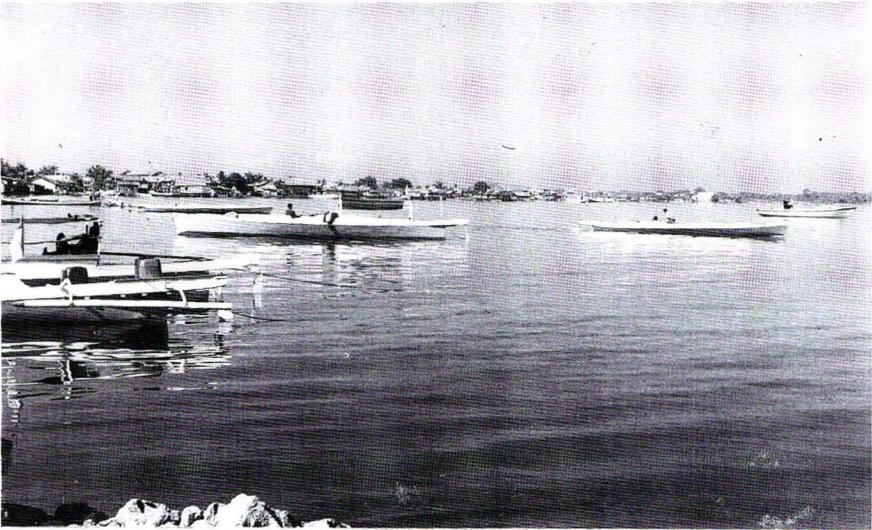


Foto 76. Perahu-perahu panjang tanpa layar yang digerakkan dengan motor dari pelabuhan di Sulawesi Selatan



Foto 77. Pemandangan di pelabuhan Sulawesi Selatan



Foto 78. Perahu bercadik ganda dari salah satu sudut pelabuhan di Ujungpandang

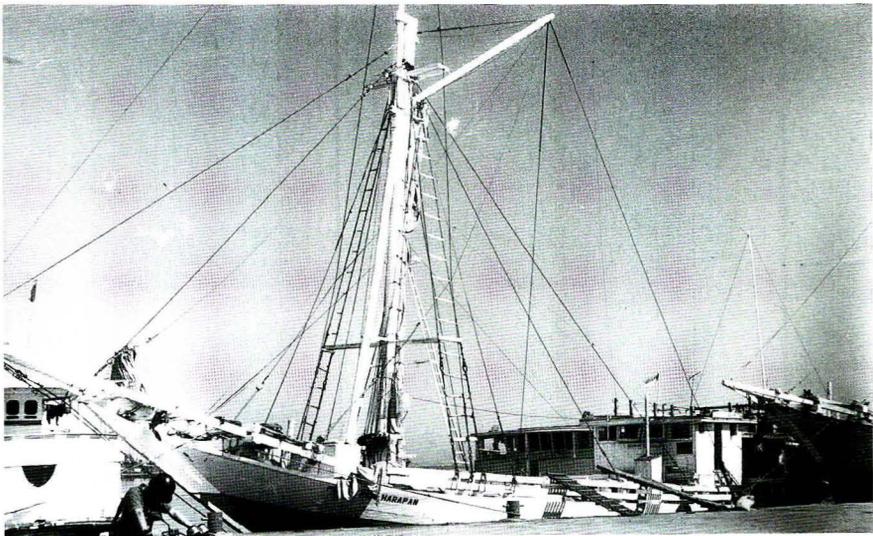
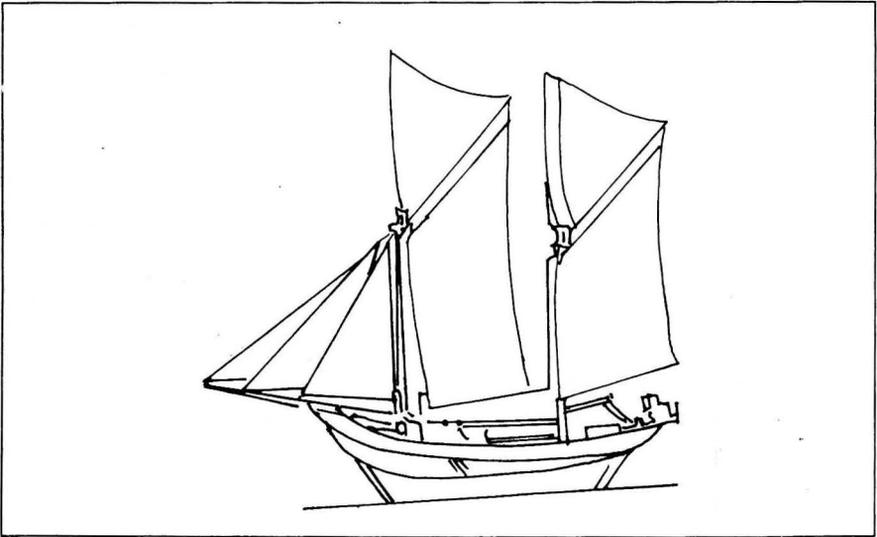
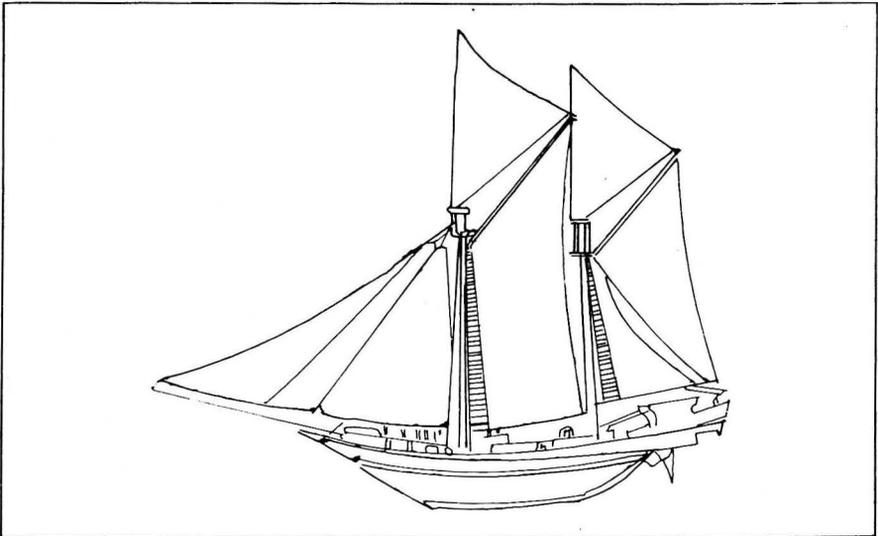


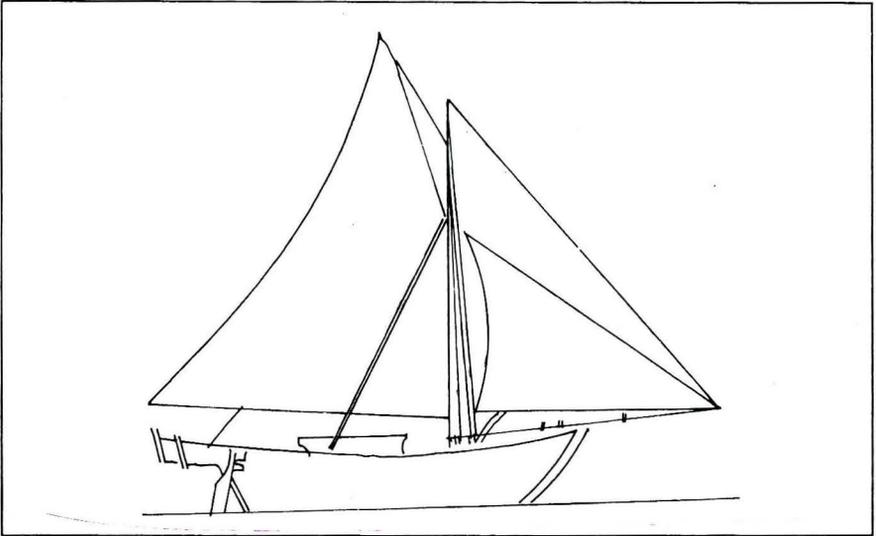
Foto 79. Jenis perahu Pinisi dengan layar tinggi dan leb



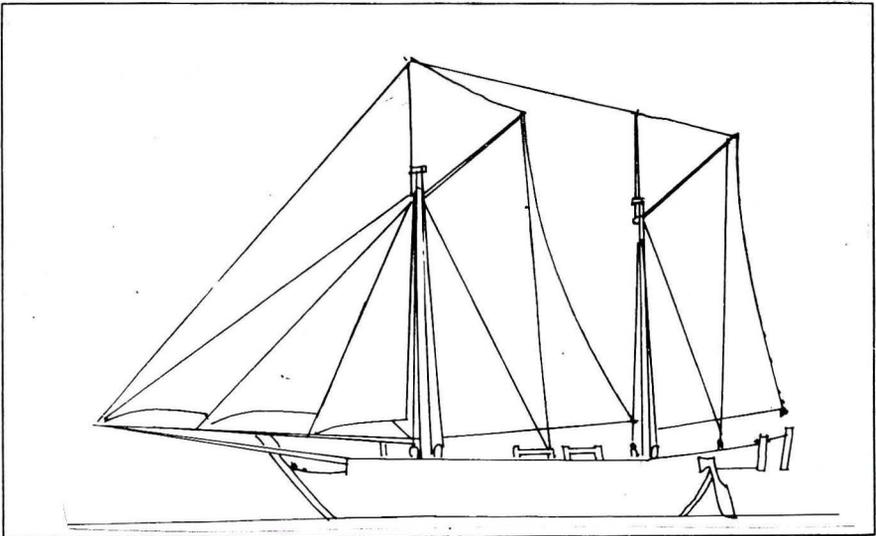
Gambar 18. Palari Pinisi dari Sulawesi Selatan



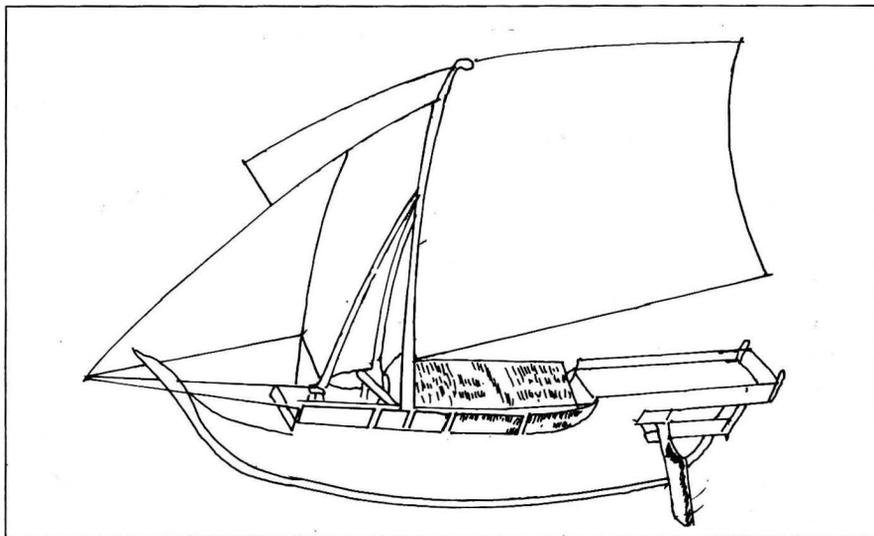
Gambar 19. Perahu Lambok (Sulawesi Selatan) (Masrury, 1994-1995)



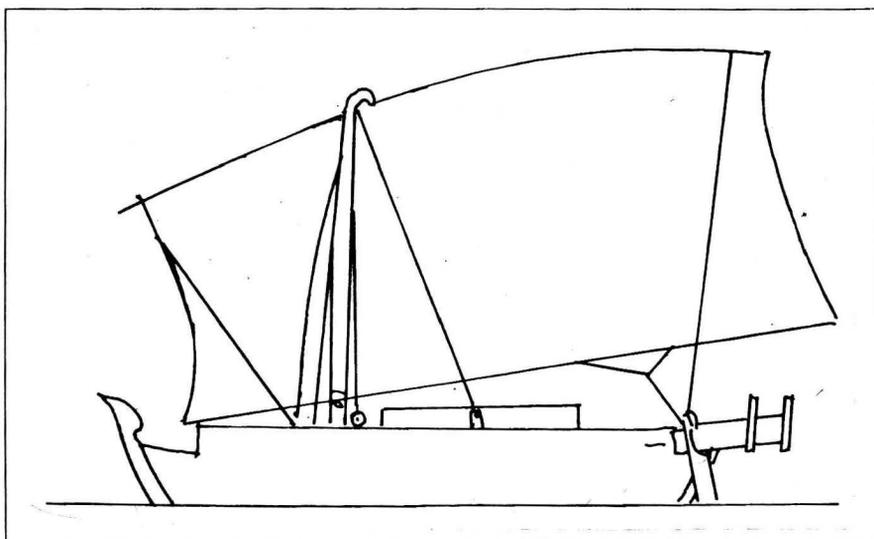
Gambar 20. Palari (Sulawesi Selatan)



Gambar 21. Salompong Pinisi (Masrury, 1994-1995)



Gambar 22. Perahu Pa'dewakang (Masrury, 1994-1995)



Gambar 23. Salompong, (Masrury, 1994-1995)

IV. TEKNOLOGI TRADISIONAL DALAM PEMBUATAN PERAHU

IV.1 Faktor-faktor yang diperhatikan dalam pembuatan

Unsur-unsur kepercayaan (religi) biasanya berlatar belakang pada cara berpikir yang bersifat mistis. Kepercayaan terhadap kekuatan-kekuatan di luar jangkauan manusia (supernatural) telah mematri. Cara-cara yang dilakukan oleh manusia untuk mencapai keberhasilan dalam tujuan tersebut antara lain permohonan kesuburan, penyembuhan, keuntungan, keselamatan dan lain-lain. Dalam mencapai tujuan tertentu maka manusia tentu akan menempuh jalan dengan berbagai cara, khususnya agar hubungan antara manusia dan kekuatan supernatural tersebut terjalin dengan baik, sehingga apa yang mereka minta dapat tercapai.

Berkaitan dengan kekuatan supernatural tersebut di atas maka dalam aktifitas kelautan permohonan terhadap cara pembuatan selalu dilakukan seperti, misalnya dalam cara pembuatan perahu, pemakaian perahu baru, mencari ikan dan lain sebagainya. Dalam kegiatan-kegiatan tersebut di atas jelas bahwa upacara dan langkah-langkah permohonan kepada kekuatan supernatural dilakukan. Pada saat-saat pembuatan perahu yang dilakukan di berbagai lokasi di Indonesia masih tampak adanya upacara-upacara yang ditujukan kepada kekuatan supernatural untuk keselamatan pembuatnya dan perahu akan selesai dengan baik.

Pembuatan perahu di pulau Madura akan merupakan data utama yang dapat mewakili cara pembuatan perahu tradisional di samping pembuatan kapal Pinisi di daerah Sulawesi Selatan, yaitu di Bulukumba. Perahu-perahu dari pulau Madura terdiri dari berbagai bentuk dan ukuran dari jenis "jukung" sampai jenis-jenis yang lebih besar yang dibuat dari papan dengan daya muat yang besar. Perahu tradisional yang mempunyai daya muat besar di Madura biasa disebut dengan *perahu*. Pembuatan perahu yang merupakan perahu besar ini dilakukan dengan bahan papan-papan kayu dan balok. Pekerjaan ini merupakan pekerjaan yang turun temurun dari nenek moyang. Pekerjaan besar tersebut diikuti dengan upacara-upacara tradisional yang sakral, yang dipercaya akan dapat menjamin keselamatan pembuatnya dan meningkatkan kualitas perahunya.

Besar kecilnya upacara yang dilaksanakan dalam pembuatan perahu tergantung dari keadaan ekonomi masyarakat pembuatnya. Pembuatan perahu tradisional Madura biasanya dilaksanakan dengan sistem gotong royong, dan

dilandasi oleh kerjasama masyarakat yang senantiasa mendukung keberhasilan upacara dan pembuatan perahu itu sendiri. Upacara-upacara yang dilakukan merupakan usaha agar ada keseimbangan antara kehidupan manusia di satu pihak dengan alam gaib yang dalam hal ini adalah kekuatan-kekuatan supernatural. Dengan adanya rasa tunduk dan takut maka manusia selalu memujanya dan memperlakukannya dengan baik. Dengan perlakuan yang baik itu maka kekuatan (zat tertinggi) tersebut akan memperhatikan atau akan membantu manusia juga, sehingga apa yang diminta terpenuhi misalnya, terlepas dari malapetaka atau bencana. Kepercayaan terhadap supernatural tersebut telah muncul pada masa prasejarah dan terus berlanjut sampai sekarang pada suku-suku bangsa (etnis) di beberapa daerah.

Sampai seberapa jauh upacara-upacara itu berperan dalam keberhasilan pembuatan perahu? Luthfi Asiarto, Tatik Suyati dan Retno dalam bukunya *Perahu Madura* (1996-1997) mengatakan sebagai berikut:

“Tentang peranan upacara dalam pembuatan perahu seyogyanya dipandang dari sudut masyarakat pelaku. Kalau demikian halnya maka upacara sangat penting. Keberhasilan pembuatan perahu tidak dikarenakan tingginya kemampuan dan teknologi pembuatnya, tetapi semata-mata disebabkan oleh karunia dan berkah dari Yang Kuasa. Jadi keberhasilan pembuatan perahu sampai dengan penggunaannya sangat tergantung dari lengkap dan baiknya upacara”.

Pembuatan perahu tradisional Nusantara terdapat di berbagai tempat di Indonesia antara lain di Sulawesi Selatan, Madura, Jawa Timur, Jawa Tengah, Jawa Barat, Kalimantan dan lain sebagainya. Tetapi sampai saat ini tempat pembuatan perahu tradisional yang sudah begitu maju dan besar adalah di Sulawesi Selatan, yaitu di Bulukumba dan Bira. Perahu-perahu tradisional Nusantara sesuai dengan namanya dibuat dengan cara tradisional yaitu suatu pembuatan perahu yang dilandasi dengan berbagai upacara yang bersifat turun-temurun. Si pembuat perahu sampai sekarang masih terkungkung oleh kepercayaan yang bersifat mistis. Dengan upacara tertentu diharapkan semua halangan yang akan terjadi dapat dihindarkan. Cara pembuatan perahu di masing-masing tempat mempunyai teknologi sendiri-sendiri. Ada yang cara pembuatannya sederhana tetapi ada juga yang memerlukan teknik yang tinggi. Pembuatan perahu tradisional di Bulukumba dan Bira menjadi contoh bahwa pembuatan perahu dilakukan dengan cara yang

ruwet dan kompleks. Teknologi yang tinggi di sini bukan dimaksud telah dikerjakan dengan alat modern (canggih). Teknologi tinggi di sini dimaksudkan bahwa pembuatan perahu di daerah ini telah mengenal pembuatan beban dan daya dukung masing-masing bagian harus dilakukan dengan mendetil dan teliti. Hempasan-hempasan ombak terhadap perahu kayu cukup besar oleh karena itu kerangka serta dinding-dinding perahu harus diperhitungkan kekuatan dan konstruksinya.

IV.2 Upacara Dalam Pembuatan Perahu

Pembuatan perahu Pinisi di Sulawesi Selatan harus melalui upacara tertentu sebagai berikut:

1. Upacara penebangan kayu: sebelum dilakukan upacara penebangan, terlebih dahulu dilakukan pencarian bahan, setelah proses pemilihan bahan selesai barulah dimulai persiapan yang menyangkut rencana penebangan. Pada tahap awal pelaksanaan penebangan dilaksanakan upacara tertentu. Kayu yang menjadi bahan utama antara lain kayu jati, kayu besi, kayu "bayan", kayu "suryan" dan lain-lain. Upacara ini dimaksudkan agar kekuatan-kekuatan supernatural di alam atau di pohon-pohon tidak mengganggu pekerja. Di samping itu melalui upacara diharapkan pekerjaan akan lancar dan berhasil baik.



Foto 80. Upacara Annatara dalam rangka pembuatan perahu di Sulawesi Selatan

2. Upacara *annattara*: upacara ini dilakukan pada saat akan dilakukan pemotongan ujung lunas untuk disambung dengan sambungan kayu yang lain. Dalam upacara itu biasanya dipergunakan sesaji dan sarana-sarana lainnya. Sesaji antara lain terdiri dari pedupaan untuk membakar kemenyan, ayam dan satu sisir pisang panjang, serta kain putih.
3. Upacara *Appasiki*: upacara ini dimaksudkan sebagai penolak bahaya yang mengancam, sesaji atau sarana upacara antara lain terdiri dari kue-kue tradisional (semacam "jajan pasar" Jawa). Dalam upacara tersebut dilakukan pembacaan doa-doa yang dilaksanakan di atas perahu (pembacaan *barasanji*), seorang guru membacakan mantra sebagai penolak bala.
4. Upacara *Ammasi*: upacara ini dilakukan menjelang pembuatan perahu selesai. Upacara ini dapat diidentikkan dengan upacara pemotongan puser bayi. Upacara dilakukan dengan memberi pusat pada bagian pusat (tengah perahu ("kalebiseang")). Sesaji yang dipergunakan yaitu pisang, kelapa, ayam, gula merah dan lain-lain.
5. Upacara peluncuran: upacara ini dilakukan pada suatu peluncuran pertama kali di laut. Sesaji yang dipergunakan antara lain nasi, telur satu butir, ijuk, macam-macam "jajan pasar", daun pandan, bunga melati dan lamingan. (Masrury, 1994-1995).

Upacara-upacara yang dilakukan para pembuat perahu dan para nelayan (pengguna perahu) tampaknya sudah berjalan sejak lama. Upacara-upacara tersebut merupakan aktifitas yang tidak terlepas dari pola pikir masyarakat yang sudah mulai berkembang tanda-tandanya sejak masa prasejarah. Upacara-upacara ini merupakan suatu usaha pendekatan diri kepada suatu kekuatan yang menguasai alam raya. Pada masa prasejarah upacara ditujukan kepada berbagai sumber kekuatan di luar jangkauan pemikiran manusia biasa disebut dengan "supernatural". Pada masa prasejarah kekuatan inilah yang menjadi titik pusat (orientasi) dari setiap pemujaan. Pada masa prasejarah kekuatan supernatural terdiri dari arwah-arwah nenek moyang, roh-roh binatang, binatang-binatang aneh (pelindung) dan lain-lain. Upacara-upacara prasejarah berorientasi kepada kekuatan-kekuatan tersebut di atas. Sementara upacara-upacara pada pembuatan perahu ada kemungkinan merupakan pengaruh dari masa prasejarah yaitu dengan tujuan menolak bala. Upacara-upacara dan pembuatan kubur-kubur batu/kubur kayu yang berbentuk

seperti perahu terjadi di Toraja, Sumba, Bali, Samosir, Selayar dan lain-lain juga didahului dengan upacara yang bertujuan agar dalam pengadaaan kubur batu/kayu dapat berjalan lancar dan tidak ada halangan. Pembuatan batu/kayu kubur di Sumba yang bentuknya seperti perahu yaitu kubur batu *kabang* dibuat dengan tahap-tahap upacara:

1. Upacara pencarian bahan baku
2. Pemotongan bahan
3. Penarikan batu
4. Pendirian kubur batu
5. Penyempurnaan kubur

Jadi upacara-upacara dalam pembuatan perahu tidak hanya terjadi pada pembuatan perahu yang berfungsi praktis, tetapi dalam pembuatan perahu (yang berupa simbol-simbol) dalam penguburan megalitik pun diadakan upacara-upacara sakral dengan berbagai macam sesaji bahkan kadang-kadang disertai binatang korban seperti: babi, kuda, kerbau, ayam dan lain-lain.

Upacara ini dilaksanakan oleh Kyai atau Haji. Mereka membacakan doa-doa, setelah itu baru diadakan pembakaran kemenyan dan dilanjutkan dengan makan tumpeng. Pada waktu upacara peluncuran pertama ("upacara ruwas") dilakukan, pada tiang perahu biasanya diikatkan batang tebu hitam dan pohon pisang yang sedang berbuah. Di dalam perahu yang akan diluncurkan diberi sesaji berupa jajan pasar dan dihiasi dengan berbagai hiasan dari kertas. Setelah Kiai selesai membacakan doa, para peserta upacara dipersilahkan naik ke atas perahu sesuai daya tampung perahu tersebut. Baru kemudian perahu itu berlayar sebagai percobaan.

Munculnya upacara perahu tampaknya disebabkan oleh adanya kepercayaan bahwa perjalanan melalui laut terasa lebih menakutkan, lebih angker dan lebih membahayakan. Oleh karena itu maka tidak mengherankan bahwa untuk peluncuran perahu harus diadakan upacara yang berintikan pada keselamatan. Bentuk upacara tersebut merupakan suatu tanda terima kasih kepada Tuhan atau penguasa laut.

IV.3 Sarana Pembuatan Perahu

Dalam pembuatan perahu tradisional diperlukan alat-alat yang masih sederhana. Alat-alat bagi pembuat perahu telah diketahui oleh para arkeolog dari

prasasti-prasasti yang terdapat pada masa Mojopahit. Pembuat-pembuat perahu tersebut tidak lain adalah *undagi lancang*. Alat-alat yang dipergunakan oleh tukang-tukang perahu di Madura sekarang ini sedikit berbeda dengan alat-alat yang dipakai pada masa perkembangan pengaruh Hindu. Alat-alat pembuatan perahu masa lalu berupa pahat kayu, pahat lengkung, palu kayu, gergaji, bor kayu, serut, kilingan besi petel, tungku (alat pelengkung papan), linggis, sipatan “lokal” dan jangka. Sarana untuk pembuatan perahu secara garis besar sama, tetapi terjadi perkembangan dalam pemakaian alat-alat. Di Sulawesi Selatan, dalam pembuatan perahu Pinisi orang mempergunakan alat-alat antara lain:

- ❖ Kapak
- ❖ Gergaji
- ❖ Pahat
- ❖ Bor
- ❖ Bingkang (alat meratakan permukaan kayu)
- ❖ Singkolo (alat untuk meratakan papan)
- ❖ Parang
- ❖ Catok
- ❖ Palu kayu
- ❖ Bassi (alat pelurus kayu)
- ❖ Ketam (Masrury, 1994-1995).

Sedangkan dalam pembuatan perahu di daerah Madura peralatan yang dipakai antara lain :

- ❖ Pahat kayu berukuran besar, sedang dan kecil untuk mengukir lenggi perahu
- ❖ Pahat lengkung berukuran besar, sedang, kecil untuk mengukir hiasan perahu
- ❖ Palu kayu (untuk memahat)
- ❖ Palu besi
- ❖ Gergaji
- ❖ Bor kayu
- ❖ Pasah (ketam)
- ❖ Penjepit papan (dari besi)

- ❖ Petel
- ❖ Tungku khusus untuk melengkungkan kayu
- ❖ Linggis
- ❖ Bor kecil
- ❖ Sipatan
- ❖ Tokol kayu (untuk pahat)
- ❖ Tokol besi
- ❖ Jangka dan lain-lain (Luthfi Asiarto dkk. 1996/1997).



Foto 81. Palu kayu besar, kecil dan gergaji serta parang merupakan alat-alat pembuatan perahu di Sulawesi Selatan



Foto 82. Sebagian alat untuk pembuatan perahu di Sulawesi Selatan yang terdiri dari petel, cangkul, kapak dan pahat serta bor



Foto 83. Alat pembuatan perahu di Sulawesi Selatan yang terdiri dari berbagai jenis

IV.4 Proses Pembuatan Perahu

a. Persiapan kayu konstruksi

Pembuatan perahu-perahu besar atau kecil yang dibuat dari papan-papan kayu mempunyai cara pembuatan yang hampir sama. Baik bahan, teknik penyambungan, teknik pemasangan dan lain-lain. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh ahli-ahli arkeologi Perancis Piere Manguin telah diperoleh kesimpulan tentang cara-cara pembuatan perahu tradisional di wilayah Asia Tenggara dan Cina. Menurut pendapat P. Manguin pembuatan perahu di daerah tersebut dapat dibagi menjadi dua cara pembuatan yaitu:

1. Pembuatan perahu dengan mempergunakan “tradisi Cina” yang mempunyai ciri khas yaitu tidak adanya lunas.
2. Pembuatan perahu dengan cara “tradisi Asia Tenggara,” yang mempunyai ciri khas yaitu antara lain badan bahara, berbentuk huruf V, dengan lunas yang berlenggi.

Bagaimana dengan cara pembuatan perahu di Indonesia? Dari hasil penelitian Piere Manguin melalui data-data arkeologis yang diperoleh melalui penggalian sistematis (ekskavasi) serta pengamatan pembuatan perahu masa kini dapat diketahui bahwa perahu-perahu di Indonesia biasanya dibuat dengan teknik campuran antara tradisi Cina dan tradisi Asia Tenggara. Bukti otentik dan hasil penelitian melalui perahu karam pada masa Indonesia kuno yang semuanya berjumlah 6 (enam) buah dapat diketahui adanya teknik campuran tersebut. Hasil penelitian P. Manguin tentang perahu karam di daerah Riau telah ditulis dengan judul *Perahu Karam di Situs Bukit Jakas, Propinsi Riau, Sebuah Laporan Sementara* (Manguin, 1987).

Pada tahap awal pembuatan perahu dimulai dengan proses persiapan kayu-kayu konstruksi perahu. Kayu-kayu untuk konstruksi perahu biasanya dibuat sendiri dengan cara penggergajian kayu-kayu yang sebelumnya telah disediakan. Penggergajian kayu dilakukan oleh tukang perahu dengan tujuan untuk memperoleh ukuran-ukuran kayu yang dikehendaki sesuai keperluan. Kayu-kayu konstruksi dalam pembuatan perahu mempunyai ukuran-ukuran kayu yang dikehendaki sesuai keperluan. Kayu-kayu konstruksi dalam pembuatan perahu mempunyai ukuran yang sangat beraneka ragam, sehingga dengan melakukan penggergajian sendiri

maka pengerjaan lebih efisien. Kayu-kayu yang perlu dipersiapkan antara lain papan-papan kayu yang rata-rata ketebalannya 4–5 cm. Papan tebal ini biasanya dipergunakan untuk dinding perahu. Selain papan-papan kayu dibuat pula balok-balok kayu berbagai ukuran. Untuk papan-papan kayu ini biasanya dipergunakan kayu-kayu berkualitas tinggi antara lain kayu jati atau kayu besi. Di Madura kayu yang dipergunakan biasanya jenis kayu jati. Seluruh tubuh perahu biasanya mempergunakan kayu jati, kecuali yang dipakai tulangan, rangka perahu atau kayu penguat lainnya. Untuk keperluan bagian-bagian tersebut di atas digunakan kayu-kayu *nyamplong* juga pada bagian lunas perahu dipergunakan kayu *nyamplong*.

b. Pembuatan Papan-papan Lengkung

Papan-papan kayu yang tidak digergaji untuk pembuatan perahu perlu dibentuk atau dilengkungkan sesuai kebutuhan. Untuk pembuatan papan lengkung di Madura biasanya dipergunakan tungku khusus. Pada saat papan-papan kayu jati itu dipanaskan dengan temperatur tertentu di ujung kayu harus dibeban dengan pemberat. Hal ini dimaksudkan agar pada suatu proses pemanasan sedikit demi sedikit kayu jati itu melengkung. Pada proses pelengkungan kayu jati yang dipanaskan, pada saat-saat tertentu harus disiram dengan air agar papan tidak terbakar. Penyiraman air dimaksudkan juga agar kayu papan masing-masing memerlukan waktu antara $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$ jam. Hal ini juga tergantung dari keadaan dan kondisi kayu yang dilengkungkan.

c. Pembuatan Perahu Tahap Awal

Pembuatan perahu biasanya diawali dengan pembuatan lunas. Lunas (bahasa Bugis: *kalebiseang*) merupakan bagian yang terpenting karena bagian ini merupakan bagian yang rawan terhadap kebocoran. Lunas dibuat dari balok kayu jati yang berukuran sekitar 10 x 20 cm (perahu Madura, sedang Pinisi mencapai 30–40 cm) dengan ukuran panjang sesuai dengan permintaan pemesan. Pembuatan perahu tahap awal biasanya dilakukan dengan mengerjakan bagian-bagian bawah (bagian dasar) perahu dengan pemasangan bagian-bagian tertentu yang penting. Setelah disiapkan lunas, disiapkan pula penyambung (dua buah). Dalam pembuatan perahu di Sulawesi Selatan selain penyambung juga disiapkan pula *pangepak*, *uru sangkara*, *sotting*, dan *kanjai*.

Setelah bagian-bagian itu selesai biasanya dilanjutkan dengan pembuatan bagian ujung perahu yang di Madura biasa disebut dengan "lenggi". Pemasangan

lenggi disebut *Makabin Lenggi*. Bagian ujung (lenggi) tersebut disatukan dengan lunas. Pada pembuatan perahu-perahu Pinisi di Sulawesi Selatan dalam proses awal, mencakup pemasangan berbagai bagian antara lain pemasangan pangepak, uru sangkara (papan pertama), pemasangan sotting (dasar perahu bagian depan dan belakang), pemasangan kanjai, pemasangan papan teras dan lain-lain.

Cara pembuatan perahu Pinisi mempunyai proses panjang yang dapat dibagi menjadi beberapa tahap. Menurut Masrury dkk, pembuatan perahu Pinisi terdiri dari 18 tahap yaitu:

1. Pembuatan lunas dan ujung depan dan belakang
2. Pemasangan pangepak
3. Pemasangan uru sangkara (papan pertama)
4. Pemasangan sotting (dasar perahu bagian depan dan belakang)
5. Pemasangan kanjai
6. Pemasangan papan teras
7. Pemasangan rangka
8. Pemasangan lepe dan Buaya-buaya
9. Pemasangan kalang
10. Pemasangan bangken salara
11. Pemasangan pattupuang anjong
12. Pemasangan dek
13. Pemasangan pallu-pallu
14. Pemasangan bagian belakang perahu
15. Pemasangan anjong (anjungan)
16. Pemasangan annisi
17. Pemasangan gala-gala
18. Pemasangan allepa
19. Mendirikan tiang agung
20. Pemasangan layar dan tali temali (Masrury dkk, 1994-1995).

Dalam pembuatan lunas harus dipergunakan jenis kayu yang sangat kuat. Lunas berupa balik kayu berbentuk persegi empat panjang yang ukurannya tergantung dari besar kecilnya perahu. Untuk jenis perahu Pinisi sedang-besar biasanya mempergunakan lunas yang berukuran 30 x 40 cm.

Ukuran lunas biasanya dipergunakan *depa* yang ditentukan oleh seorang ahli pembuat perahu. Lunas selanjutnya disambung dengan lunas depan dan belakang.

Teknik penyambungan ada dua macam yaitu teknik *laso* (sambungan masuk) dan teknik *jembatan* (teknik tumpuk). Untuk memperkuat sambungan dipergunakan pasak kayu, tetapi sekarang pasak kayu diganti dengan pasak dari besi (baut dan mur). Pembuatan atau pemasangan *pangepak*, merupakan suatu bagian yang mempertemukan dinding perahu bagian kanan dan kiri yang terletak miring pada lunas. (foto 86). Papan penjepit (*pangepak*) ini adalah dasar dari pembuatan lambung perahu. Setelah itu *pangepak* disambung dengan papan kayu yang lain (*kanjai jati*) (foto 86).

Secara runtut pembuatan perahu dilakukan dalam tahap-tahap sebagai berikut:

1. Persiapan awal dari pembuatan perahu adalah penebangan pohon yang sudah terpilih sesuai dengan peruntukannya. Paling penting adalah mencari pohon yang dapat dijadikan lunas perahu serta dua buah penyambungannya untuk ke depan dan ke belakang. Penebangan pohon dilakukan pada saat-saat yang tepat baik hari maupun jam (saat) penebangan. Saat penebangan kayu biasanya sebelum tengah hari. Saat tengah hari dilarang/tidak diperbolehkan menebang pohon karena merupakan pantangan. Masyarakat Jawa juga memiliki kepercayaan bahwa tengah hari dianggap saat-saat “setan lewat,” masa setan berlalu-lalang. Menurut keterangan ketua-ketua adat di pulau Nias pada saat penebangan pohon untuk membuat rumah seperti juga di Bira (Sulawesi Selatan) harus dimulai dengan upacara-upacara besar dan penebangan pohon dilakukan pada saat-saat tertentu (hari baik). Untuk bagian-bagian tertentu misalnya untuk rangka-rangka penguat dinding perahu biasanya dipilih kayu-kayu yang telah terbentuk secara alami. Pohon-pohon yang melengkung merupakan pilihan utama untuk membuat rangka-rangka perahu (foto 84). Lengkungan kayu yang terbentuk secara alami memudahkan dalam pembuatan rangka. Pemasangan kayu dilakukan sedikit di sana-sini untuk disesuaikan dengan dinding perahu. Kerangka perahu yang dibuat dari kayu. Setelah konstruksi bagian bawah perahu selesai dilanjutkan dengan pemasangan dinding perahu.
2. Pemasangan Papan Dasar (Terasal). Papan ini masih termasuk bagian dasar (papan dasar) dari perahu. Ketebalan dari terasal ini berbeda. Papan-papan yang dipasang di bagian bawah harus lebih tebal daripada yang dipasang di atasnya. Papan terasal dipasang setelah selesai pemasangan *pangepak*, pemasangan “mula sangkara” (papan pertama) dan papan *kanjai*. Papan-papan terasal disambung dengan sistem *pen* dan setiap *pen* berjarak 15–20 cm.

3. Pemasangan Rangka. Pemasangan rangka perahu bertujuan untuk memperkuat dinding perahu. Rangka perahu terdiri dari balok-balok dan papan kayu di bagian bawah dengan berbagai ukuran. Tahap pemasangan rangka ini dimulai dari bawah dan semakin ke atas ketebalannya semakin berkurang. Kegiatan yang penting dalam tahap ini terdiri dari:

- ❖ Kelu yaitu balik (tulang paling bawah) sebagai pengikat papan terasal
- ❖ Penyambung kelu (gading)
- ❖ Saloro (tulang atau penguat pada bagian kiri dan kanan perahu)
- ❖ Penyambung saloro
- ❖ Lepe (kayu penekan gading)
 - ◆ Lepe kalang (tempat kalang bertumpu)
 - ◆ Lepe batang (lepe pada bagian perut perahu)
- ❖ Taju (tempat mengikat kawat dan tali-tali perahu)
- ❖ Pengikat lunas (depan, belakang (dengan papan terasal)).



Foto 84. Pembuatan dan persiapan kayu-kayu konstruksi perahu dalam berbagai bentuk

4. Setelah pemasangan rangka perahu dan dinding perahu, selanjutnya dikerjakan bagian belakang perahu. Bagian ini penting karena di sana terdapat bagian kemudi yang merupakan "jantung" perahu. Setelah bagian belakang selesai dilanjutkan dengan pengerjaan bagian yang menghubungkan "lamma" (papan lemah) dengan lunas depan dan belakang.
5. Pembuatan anjungan
6. Pembuatan bagian tiang agung
7. Pembuatan sambungan-sambungan papan dan mendempul.



Foto 85. Pembuatan lunas perahu di daerah Bulukumba

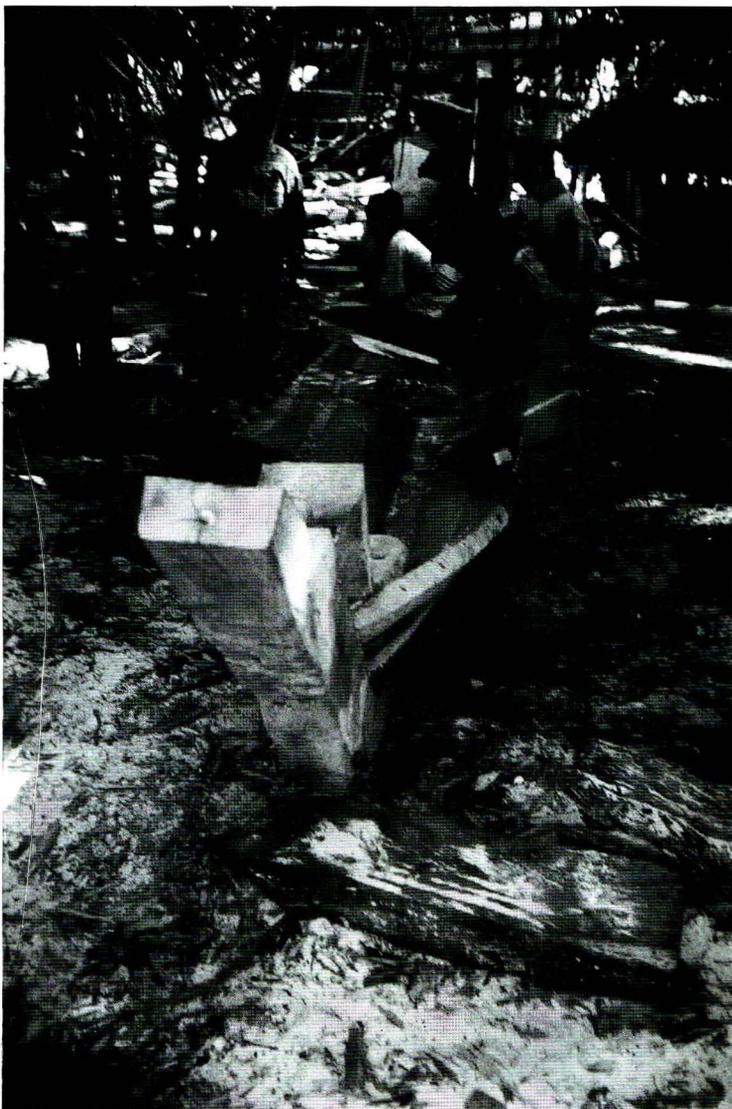


Foto 86. Pembuatan pangepak dan ura sangkara serta sotting



Foto 87. Pembuatan paku kayu (pasak) dalam pembuatan perahu di Bulukumba



Foto 88. Pemasangan rangka perahu

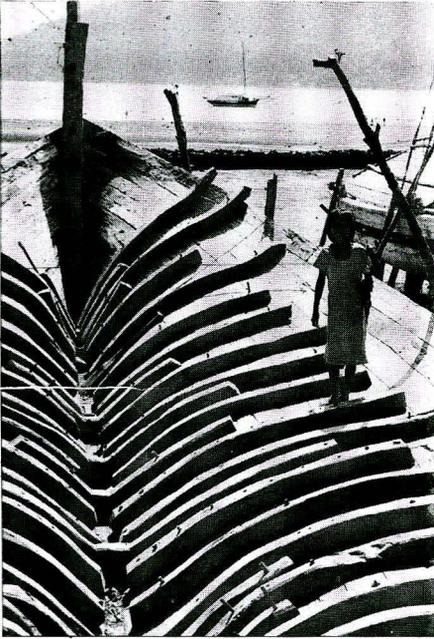


Foto 89. Pemasangan rangka perahu yang berbentuk V



Foto 90. Pemasangan rangka perahu berbentuk $\frac{1}{2}$ lingkaran

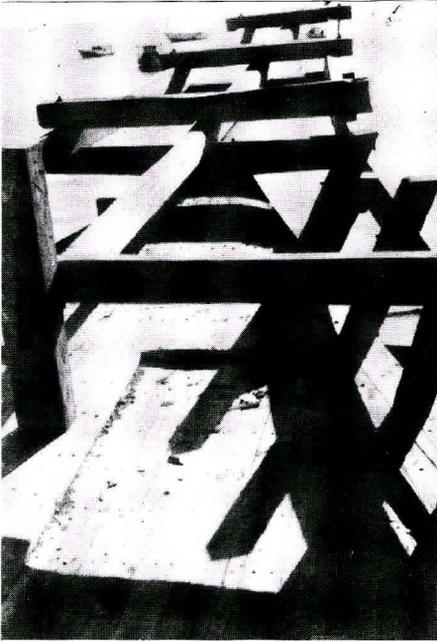


Foto 91. Pemasangan anjungan dalam pembuatan Perahu Pinisi

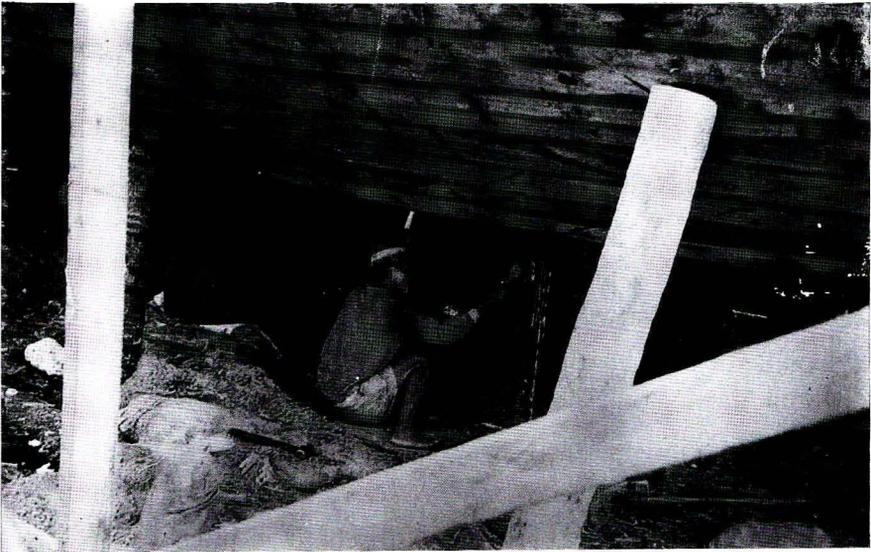


Foto 92. Kegiatan penambalan lubang-lubang



Foto 93. Kegiatan penambalan

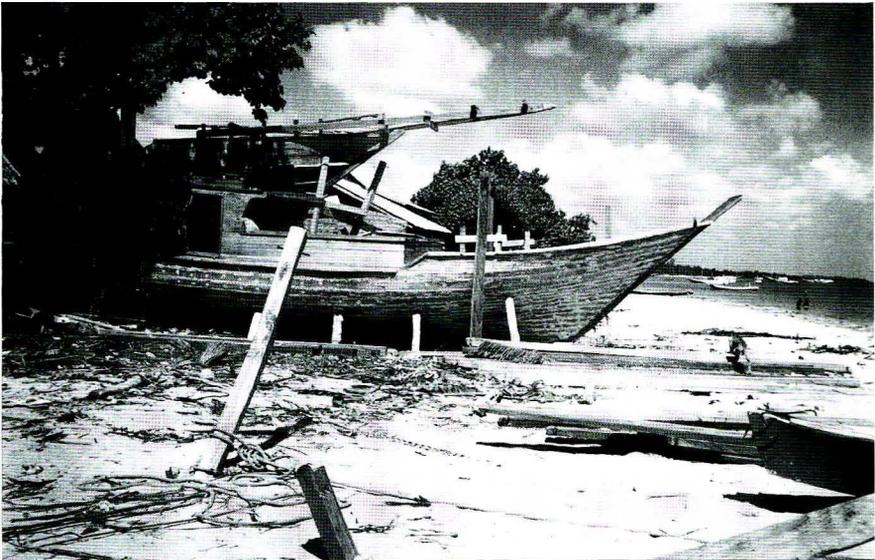


Foto 94. Perahu Pinisi dalam penyelesaian

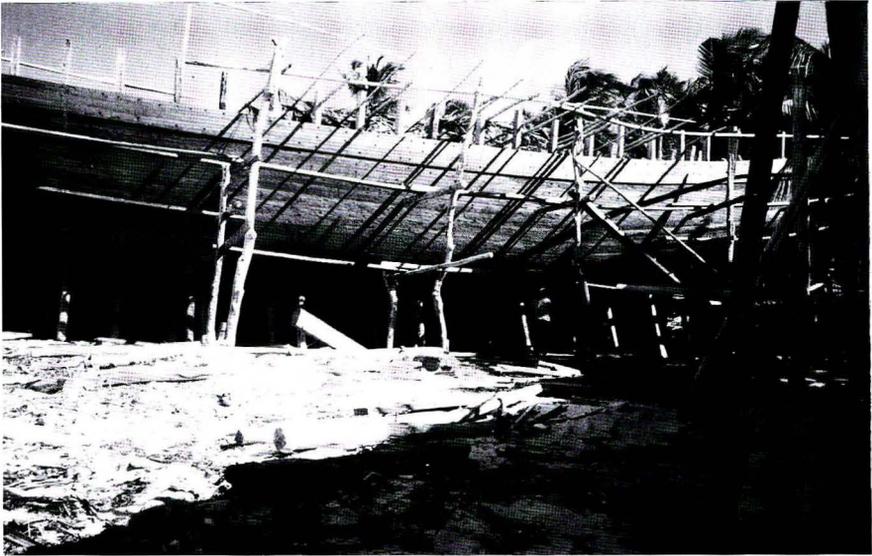


Foto 95. Bagian badan perahu Pinisi 99 yang belum jadi (Bulukumba)



Foto 96. Bagian depan dari perahu Pinisi

Pembuatan perahu-perahu tradisional Nusantara sekarang telah menjangkau wilayah yang begitu luas. Pengetahuan dan teknologi pembuatan perahu telah sampai pada hampir semua masyarakat pantai di berbagai pulau di Indonesia. Pengetahuan dalam pembuatan perahu sudah begitu maju. Oleh karena itu tidak mengherankan jika Indonesia yang memiliki ratusan etnis baik di pantai maupun di pedalaman, akhirnya memiliki teknologi pembuatan perahu tersebut. Baik kehidupan di pantai, di sekitar danau maupun di sungai-sungai besar, tumbuh pesat tempat pembuatan perahu. Tampaknya perkembangan pembuatan perahu tidak hanya sekedar tersebar secara horizontal di seluruh persada Nusantara, tetapi perkembangan tersebut secara kualitas dan kuantitas begitu pesat. Pola-pola pikir berbagai etnis di Indonesia tentu berbeda-beda. Oleh karena itu dalam menghadapi teknologi pembuatan perahu masing-masing seakan-akan berlomba untuk mencari hasil pembuatan yang tinggi. Masing-masing etnis dituntut untuk menciptakan jenis perahu yang berciri khas dengan atribut yang berlain-lainan antara tempat satu dengan lainnya. Dalam keadaan terpisah-pisah oleh laut ini maka keahlian dalam pembuatan perahu meskipun pada dasarnya sama tetapi dalam penyempurnaan, bentuk, pola hias, ukuran dan variasi-variasi yang lain tentu terdapat perbedaan. Justru perbedaan itulah yang merupakan ciri adanya masing-masing kelompok yang cukup banyak di Indonesia. Dengan demikian maka dalam memenuhi kebutuhannya maka peranan dan fungsi perahu tentu berbeda. Pembuatan perahu dalam bentuk sebenarnya maupun perahu dalam bentuk simbol biasanya disesuaikan dengan bentuknya. Dalam hal ini maka akan muncul perahu sebagai simbol perjalanan arwah yang meninggal, perahu untuk keperluan yang lain seperti untuk lomba, untuk transportasi, menangkap ikan dan lain-lain tentu mempunyai bentuk dan ciri tersendiri. Dalam berbagai hal perahu juga disesuaikan dengan lokasi atau bentang geologi. Perahu-perahu yang dibuat untuk menempuh perjalanan laut yang bergelombang besar dan jauh tentu akan berbeda dengan perahu-perahu yang dipergunakan untuk pelayaran pantai.

Dalam pembuatan perahu masa kini khususnya di daerah-daerah yang telah maju seperti di Bulukumba, Madura dan lain-lain, pembuatan sudah dilakukan dengan langkah-langkah yang agak modern. Pengertian modern di sini bukan dikerjakan oleh tenaga mesin yang canggih, tetapi dalam pembuatan tersebut nilai-nilai dan sifat tradisionalnya telah sedikit demi sedikit ditinggalkan. Bahkan pengaruh budaya Islam juga telah menyatu khususnya dalam upacara pembuatan perahu di

berbagai pelosok yang masih agak jauh dari hubungan luar, maka pembuatannya masih dilaksanakan dengan sifat-sifat tradisional yang murni. Bahkan di daerah Irian Jaya tidak sedikit perahu-perahu tradisional yang dikerjakan dengan memakai peralatan sederhana. Bahkan dalam pembuatan lubang perahu masih ada yang mempergunakan sistem pembakaran dan pemahatan memakai kapak-kapak batu. Dalam perjalanan waktu nanti diharapkan kebiasaan pembuatan perahu yang masih begitu sederhana akan segera menyesuaikan dengan kemajuan yang dicapai daerah atau etnis yang lain.

Kemajuan dalam pembuatan perahu tidak perlu dikhawatirkan mengingat bahwa landasan dan faktor pendorong untuk pembuatan perahu besar dan maju telah ada sejak masa-masa Hindu Buddha dan masa perkembangan Islam awal. Pembuatan perahu pada masa Majapahit dan Sriwijaya menjadi bukti utama bahwa nenek moyang waktu itu telah menciptakan perahu yang telah merajai lautan Indonesia bahkan lautan yang ada di luar kawasan Indonesia.

IV.5 Bahan Pembuatan Perahu

Bahan untuk pembuatan perahu sangat mempengaruhi hasil yang akan dicapai dalam pembuatan perahu. Perahu dari bahan-bahan yang kurang bagus maka hasil dalam pembuatan juga tidak begitu bagus dan mudah lapuk. Oleh karena itu dalam pembuatan perahu Madura bahan baku sangat diperhatikan. Ada beberapa larangan tentang penggunaan bahan baku dalam pembuatan perahu di daerah Madura ini. Kayu yang akan dipakai tidak boleh kayu-kayu biasa, lebih-lebih kayuangka sama sekali tidak boleh dipakai. Kayu-kayu yang mempunyai mata atau bekas cabang atau kayu-kayu yang bekas kena petir tidak boleh dipakai. Seperti juga dalam pembuatan rumah maka dalam pembuatan perahu, kayu-kayu yang dilarang untuk dipakai dalam pembuatan rumah (arsitektur) juga dilarang untuk dibuat perahu. Kayu utama adalah jati di samping dipergunakan kayu camplong untuk bagian-bagian tertentu.

Jadi dalam pembuatan perahu yang pertama kali dipersiapkan biasanya kayu, yang kadang-kadang dikumpulkan sedikit demi sedikit dari tahun-tahun sebelumnya.

Selain kayu jati dan camplong bahan yang lain adalah sabut kelapa dan kulit kayu *nyamplong* yang disebut dengan “gelam” (bhs. Madura). Serat sabut

kelapa dipilin dengan gelam sehingga menjadi seperti tali. Tali-tali gelam inilah yang gunanya untuk menyumpal sela-sela atau bagian badan perahu yang berlubang.

Dalam menutup sela-sela sambungan papan atau lubang dipergunakan dempul yang dibuat secara tradisional dari campuran minyak jarak dan bubuk kapur, kemudian ditumbuk. Jika minyak jarak sulit ditemukan maka dapat dipergunakan pula minyak nyamplong atau dipergunakan pula minyak kelapa.

Untuk layar biasanya dipakai bahan blaco tebal. Agar perahu lebih indah maka dipergunakan cat yang warna-warnanya tergantung dari pesanan atau tukang. Dalam pembuatan perahu di Madura tampaknya sistem pembuatan mengikuti tradisi Asia Tenggara dimana dalam penyambungan papan satu dengan papan lainnya tidak dipergunakan paku. Hal ini tentunya berdasarkan pertimbangan bahwa pemakaian paku besi tidak akan tahan di dalam air, lebih-lebih air asin. Penggunaan pasak kayu memungkinkan perahu akan lebih tahan terhadap air laut. Walaupun demikian ada pembuatan yang menganut teknik campuran.

Dalam pembuatan perahu Madura ini diperkirakan akan memakan kayu sebanyak 4 m³. Dengan bahan kayu sebanyak itu akan dapat dibuat jenis perahu *Panjaringan* (Herry Mulyono, 1987).

Lain halnya dengan pembuatan perahu pinisi yang dilakukan di daerah Kabupaten Bulukumba. Untuk pembuatan perahu pinisi diperlukan sekitar 126 papan kayu jati yang pemasangannya dapat dirinci sebagai berikut:

Jumlah lembar dalam susunan papan dari bawah ke atas adalah :

1. Susunan pertama dua lembar
2. Susunan kedua enam lembar
3. Susunan ketiga delapan lembar
4. Susunan keempat.

Susunan terdiri dari papan-papan penghubung ada yang ukuran panjang dan papan-papan pendek yang dipergunakan sebagai penghubung antara papan dengan "sotting".

5. Susunan kelima jumlahnya 10 lembar
6. Susunan keenam jumlahnya 10 lembar
7. Susunan ketujuh jumlahnya 10 lembar

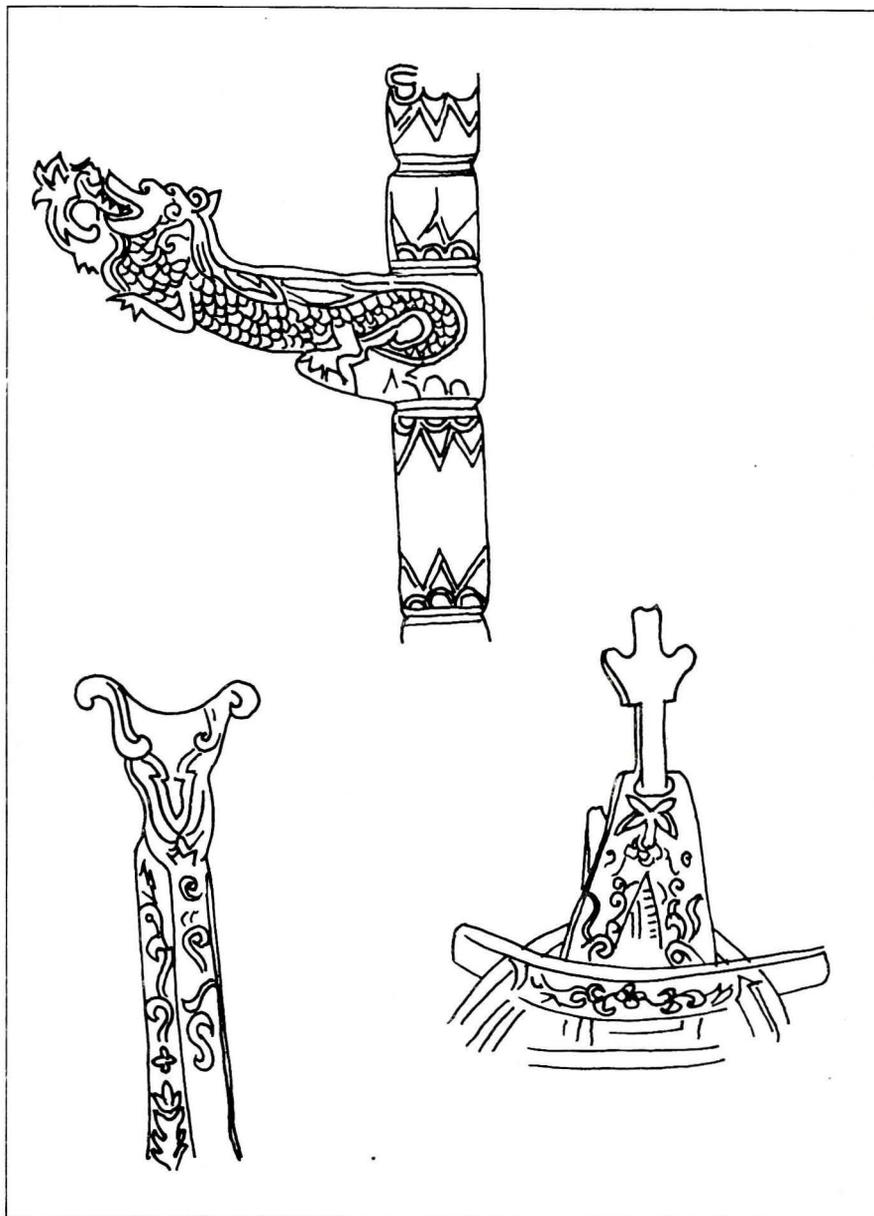
8. Susunan kedelapan 12 lembar
9. Susunan kesembilan 14 lembar
10. Susunan kesepuluh 16 lembar
11. Susunan kesebelas 18 lembar
12. Susunan keduabelas 10 lembar.

IV.6 Pola Hias Perahu

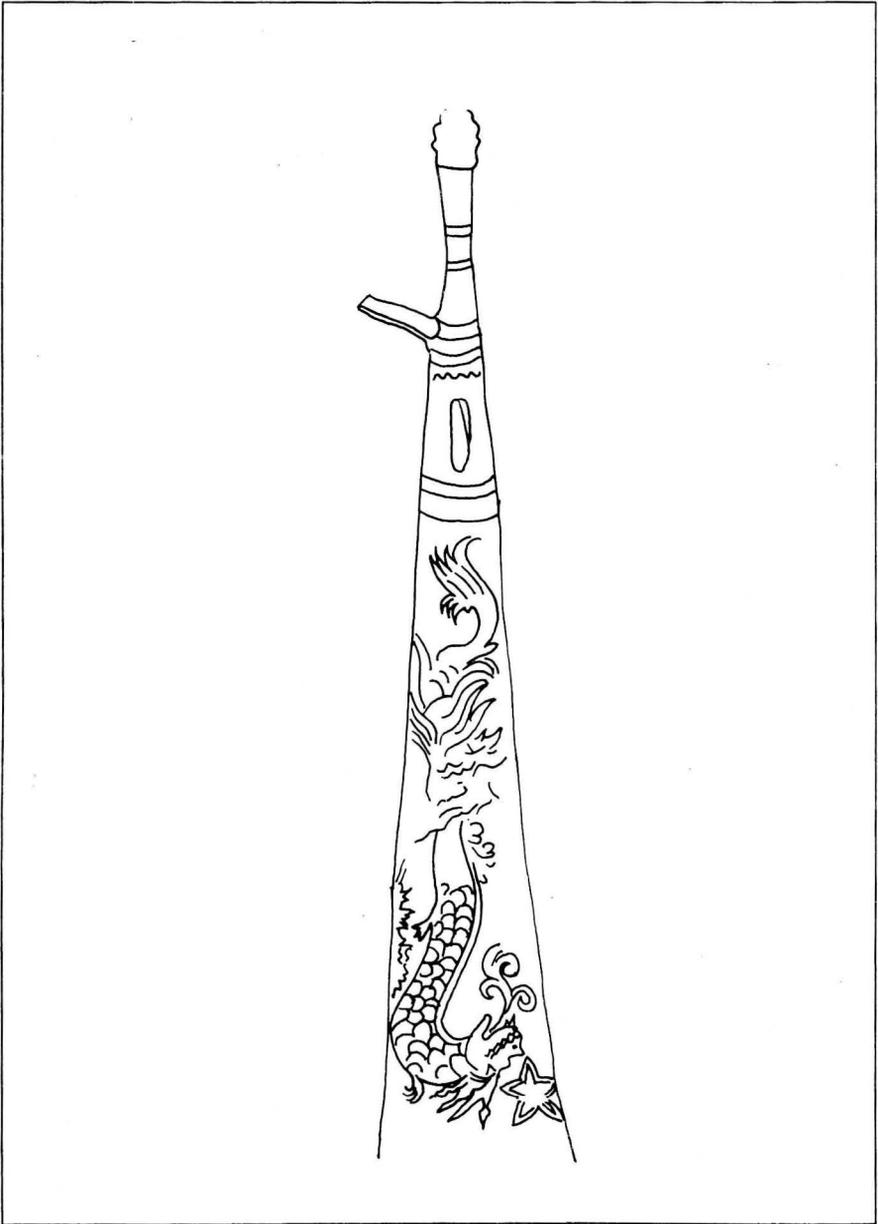
Pola hias pada perahu biasanya mempunyai kaitan dengan kepercayaan pembuatnya. Nilai-nilai seni pada pola hias perahu kemungkinan tidak menjadi utama. Motif-motif (1) hias yang ada dibuat sedemikian rupa sehingga mencerminkan dua aspek sekaligus, yaitu yang mengacu pada estetika dan aspek religius. Motif-motif hias yang dijumpai pada perahu yang berfungsi untuk upacara kematian biasanya mempunyai bentuk yang sangat berlainan dengan motif hias pada perahu-perahu yang dipergunakan untuk sarana transportasi. Motif-motif hias yang ditemukan pada perahu untuk angkutan biasanya dibuat dalam bentuk yang lebih gagah dan mempunyai warna yang terang dan menyala. Warna-warna terang dan menyala tersebut mempunyai maksud khusus yaitu agar dapat terlihat dari jarak jauh.

Pola hias pada perahu Nusantara diperkirakan mempunyai bentuk yang masih dipengaruhi bentuk-bentuk pola hias masa prasejarah atau masa Hindu-Buddha. Pola hias biasanya terdiri dari motif-motif hewan, tumbuh-tumbuhan, manusia atau bentuk-bentuk geometris. Kemunculan dari bentuk-bentuk pola hias manusia dan hewan diakibatkan oleh adanya kepercayaan akan kekuatan yang terdapat dalam diri hewan atau manusia. Menurut kepercayaan orang-orang pada masa prasejarah atau penduduk yang tinggal di pedalaman yang jauh dari pengaruh luar, masih banyak yang percaya bahwa hewan-hewan tertentu atau bagian-bagian tubuh manusia dianggap mempunyai kekuatan gaib. Bahkan bagian-bagian tertentu dari manusia dianggap mempunyai kekuatan gaib yang lebih besar. Di antaranya vital baik laki-laki maupun perempuan.

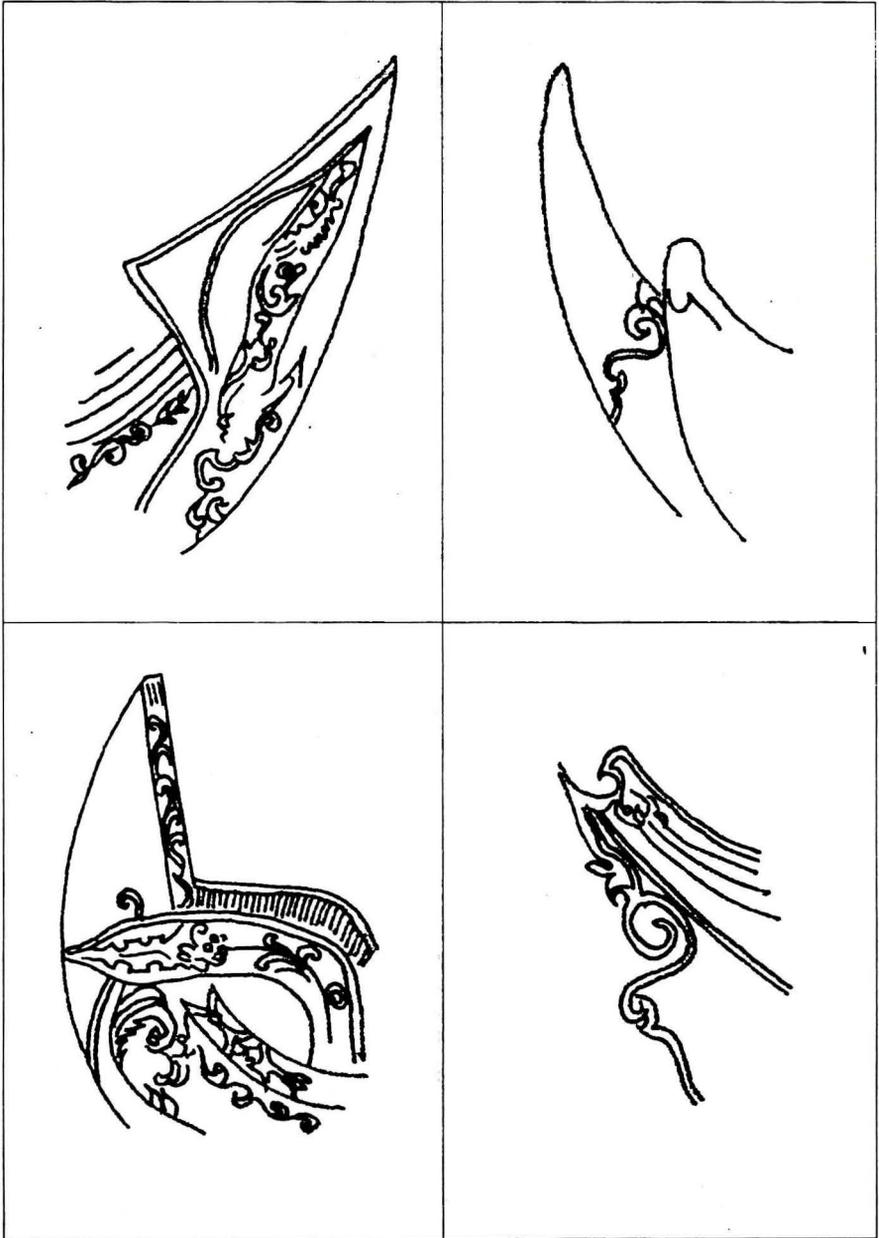
Untuk memperoleh pengetahuan yang lebih lengkap dan mendalam baiklah diuraikan bentuk-bentuk pola hias tersebut satu persatu.



Gambar 24. Pola hias pada bagian haluan dan buritan perahu Madura



Gambar 25. Pola hias pada tiang layar perahu Madura



Gambar 26. Pola hias pada bagian haluan dan buritan perahu Madura

IV.6.1 Pola hias sulur

Pola hias sulur merupakan pola hias yang diambil dari tumbuh-tumbuhan. Pola hias ini kelihatannya diambil dari tumbuh-tumbuhan menjalar. Keindahan dari pola hias sulur ini adalah bentuknya yang meliuk-liuk dan kelihatan sangat indah. Khusus untuk pola-pola hias sulur ini biasanya hanya dipergunakan untuk menambah keindahan semata-mata. Pola hias ini sudah dikenal jauh sebelum masyarakat mengenal tulisan khususnya pada masa perundagian (paleometalik) yaitu sekitar 500 SM. Pola hias sulur pada perahu yang ditemukan pada jenis perahu Madura biasanya disebut dengan *okelan*, *cetongan*, atau *gug-jengguk*. Pada masa prasejarah pola hias sulur biasanya dijumpai pada benda-benda yang bersifat sakral seperti pada nekara perunggu, menhir yang biasa dipergunakan sebagai sarana pemujaan dan lain sebagainya.

Pola hias sulur pada masa sekarang tidak hanya dijumpai pada perahu, tetapi juga ditemukan pada bangunan-bangunan rumah, lumbung, masjid seperti yang ditemukan di daerah Sumatra Barat, Toraja dan lain sebagainya.

Ada yang mengatakan bahwa pola hias sulur atau tanaman mempunyai kaitan dengan kesuburan. Dengan memberikan pola hias pada suatu obyek bangunan maka diharapkan bagi pendirinya untuk memperoleh kesuburan dalam segala bidang baik tanamannya, kesuburan anak, maupun rezeki yang selalu bertambah. Pola hias sulur pada lumbung padi kemungkinan dimaksudkan agar padi yang ditanam selalu melimpah dan tanamannya akan menjadi subur. Sedangkan pola hias sulur pada perahu kemungkinan berkaitan dengan harapan pemiliknya agar kegiatan dan aktivitas yang dilakukan dengan perahu tersebut selalu memperoleh hasil yang melimpah.

Pola hias sulur ada pula yang dikombinasikan dengan motif ular atau motif naga. Motif-motif sulur dan naga ini banyak dijumpai pada kubur batu di Minahasa (Sulawesi Utara). Tentang sulur yang bercampur dengan naga, mempunyai latar belakang yang bersifat religius. Ular atau naga biasanya berhubungan dengan binatang yang merupakan inkarnasi arwah nenek moyang. Kalau dikaitkan dengan faktor-faktor religius pada masa prasejarah maka pemahatan kepala-kepala naga pada berbagai perahu tradisional di Indonesia, tampaknya erat kaitannya dengan permohonan keselamatan, keamanan dan perlindungan bagi kekuatan supernatural.

Naga dalam anggapan masyarakat prasejarah selalu dihubungkan dengan sarana yang mengandung kekuatan gaib yang diharapkan dapat menolak bala yang datang dari luar. Naga menurut para ahli dikatakan merupakan pengaruh dari luar yaitu dari Cina. Perlu diketahui banyak kubur yang dihias dengan kepala-kepala naga atau bentuk pahatan kepala naga seperti di Pasemah, Terjan (Rembang), dan Minahasa. Di Pasemah (Sumatra Selatan) di salah satu kubur Jarai ditemukan kepala naga yang mulutnya sedang dalam keadaan menganga dengan gigi-gigi yang besar dan runcing.

Flora yang menjadi hiasan perahu tidak semuanya dikaitkan dengan ular sebagai penolak bala. Tetapi seperti telah diuraikan di halaman depan bahwa flora pada perahu-perahu Madura atau perahu dari etnis (di luar Madura) yang lain hanya bertujuan sebagai penambah estetika (tujuan keindahan).

IV.6.2 Pola Hias Dalam Bentuk Binatang

Pola-pola hias dalam bentuk binatang pada perahu dijumpai pada perahu-perahu yang berfungsi untuk upacara kematian maupun pada perahu-perahu untuk transportasi pada masa sekarang. Binatang-binatang yang dipergunakan sebagai hiasan pada perahu biasanya binatang khusus yang dianggap masyarakat mempunyai kekuatan atau dianggap suci dan keramat. Hal ini dapat disaksikan pada pola-pola hias benda-benda dari masa prasejarah. Binatang itu antara lain kuda, enggang, harimau, naga dan lain-lain. Bahkan pada perahu kematian ada bentuk-bentuk binatang yang sangat asing yang tidak diketahui binatang apa yang digambarkan. Pola hias binatang pada perahu mengacu pada kepercayaan bahwa binatang dapat dipergunakan sebagai wahana bagi arwah untuk menuju ke dunia arwah. Dengan menggambarkan binatang-binatang tersebut diharapkan si mati yang dibawa dengan perahu kematian tersebut selalu dalam keselamatan sampai tempat bersemayam untuk selamanya. Binatang dari jenis ular (naga) merupakan binatang yang sangat dominan dipergunakan sebagai pola hias perahu. Ular atau naga tersebut digambarkan baik dalam bentuk aslinya atau distilir. Naga atau ular digambarkan dalam bentuk menakutkan dengan ditandai oleh gigi-gigi yang runcing dan besar dan dengan lidah yang terjulur ke luar. Pola hias naga ini ditemukan pada peti mayat dari daerah Dayak dan perahu Madura. Gigi-gigi yang runcing dan besar dengan lidah terjulur seakan merupakan pelindung bagi si mati. Ular atau

naga tersebut dianggap dapat mengusir segala marabahaya yang akan mengancam arwah si mati.

Pola hias yang juga sangat menarik adalah pola hias burung dengan sayap yang sedang mengepak-gepak. Di samping itu terdapat juga motif harimau. Pola hias tersebut dijumpai pada perahu yang dilukiskan pada Nekara dari pulau Kei. Seekor anjing kelihatan berdiri di atas geladak perahu upacara kematian bagi suku Dayak. Ini tampaknya memberikan petunjuk bahwa binatang anjing merupakan binatang atau hewan yang sangat setia bagi tuannya dan akan selalu mengawal, kemana tuannya pergi binatang tersebut ikut. Demikian juga pada waktu tuannya meninggal maka binatang tersebut ikut dibawa sebagai binatang kurban. Bagi suku Irian Jaya anjing juga merupakan binatang yang paling setia bagi tuannya. Pada waktu tuannya mengadakan perburuan dengan menggunakan perahu jukung maka anjingnya tidak ketinggalan dan selalu dibawa walaupun harus naik perahu. Perlu diketahui pada pemakaman prasejarah di Situs Gilimanuk, dijumpai rangka manusia yang ditemukan bersama-sama anjing yang diperkirakan merupakan hewan kurban bagi si mati.

Pada kain adat di daerah Lampung dijumpai gambar-gambar perahu yang distilir begitu indah (foto 32). Pada gambar perahu tersebut di bagian atasnya juga terdapat binatang yang aneh yang hampir menyerupai bentuk rusa tetapi berkaki pendek. Di samping itu perahu yang digambarkan, secara keseluruhan mempunyai bentuk seperti naga. Bagian depan perahu (haluan) digambarkan sebagai kepala naga, sedangkan bagian belakang perahu (buritan) merupakan ekornya.

Di daerah Sumatra (Lampung) terdapat tekstil yang dibuat begitu indah yang menggambarkan tentang perahu. Karena pola hiasnya dari perahu maka orang menyebutnya sebagai baju perahu atau kain perahu. Kain berpola hias perahu biasa dipergunakan sebagai sarana untuk upacara-upacara adat seperti pernikahan, sunatan, upacara menjelang dewasa, upacara kematian dan lain-lain. Upacara dengan mempergunakan kain berpola hias perahu tersebut adalah merupakan suatu simbol yang menggambarkan tentang lingkaran kehidupan yaitu antara hidup dan mati. Dalam kaitannya dengan simbol kematian perahu ini digambarkan sebagai perahu mayat yang sedang membawa arwah nenek moyang menuju ke dunia arwah. Pola hias perahu dengan stilir yang begitu indah disertai dengan penumpang dalam bentuk binatang dan manusia serta stilir dedaunan dianggap menggambarkan tentang perjalanan menuju ke dunia arwah (Taylor 1991: 129).

Pola hias yang terdapat pada perahu pada kain Lampung menggambarkan berbagai jenis motif antara lain ular, sulur, pohon, gajah, manusia, merak dan lain-lain tampaknya menggambarkan tentang jenis-jenis komoditi yang diperdagangkan dari luar dan daerah Lampung.

Ada juga kain kapal (kain perahu) yang panjang yang oleh penduduk setempat disebut *palepai*. Bentuk perahu yang digambarkan pada kain *palepai* ini distilir begitu indah. Di dalam perahu dijumpai berbagai pola hias seorang yang mengendarai binatang seperti kerbau, gajah, jenis burung, motif rumah dan tempat pelaminan. Benarkah ini merupakan perahu mayat atau perahu yang sedang mengadakan perjalanan membawa arwah untuk menuju ke dunia arwah. Tentunya hal ini masih menjadi obyek penelitian yang cukup menarik.

Bentuk-bentuk kepala naga banyak juga dijumpai pada perahu-perahu yang dipergunakan sebagai sarana untuk berlomba kecepatan. Demikian pula perahu-perahu dari Thailand biasanya dipergunakan naga (ular) sebagai penghias bagian depan perahu. Perahu dengan hiasan kepala ikan yang bermulut lebar dan dengan moncong panjang dapat dilihat pada perahu-perahu model sekarang yang dipergunakan para nelayan Bali. Jenis-jenis perahu semacam ini banyak ditemukan di daerah pantai Sanur (Bali Utara). Perahu-perahu tersebut biasanya dipergunakan sebagai sarana untuk menangkap ikan. Sebuah gambar perahu yang terpampang dalam nekara perunggu dari pulau Sangeang dihiasi kepala burung enggang. Perahu yang dilukiskan pada nekara itu menurut para ahli menggambarkan perahu mayat. Sedangkan pada bagian buritan (belakang) terdapat gambar kepala binatang yang tidak begitu jelas binatang apa yang digambarkan. Tetapi berdasarkan pengamatan bentuk-bentuk anatominya, tampaknya binatang tersebut menggambarkan kepala burung (Van Heekeren, 1958).

Pola hias burung merak penulis jumpai pada perahu-perahu nelayan Madura yang banyak dijumpai di pantai Madura dan di Jawa Timur. Selain itu terdapat pola hias ayam jantan. Pola hias ayam jantan merupakan pola hias yang tua yang dipergunakan sebagai lambang dari keberanian.

Berdasarkan penelitian terhadap bentuk-bentuk hiasan maka tampaknya ada keterkaitan antara pola hias masa prasejarah dan masa kini. Misalnya pola hias naga (ular) pada masa prasejarah telah sangat dominan. Pola hias naga merupakan pola hias yang sangat universal ditemukan hampir di seluruh Indonesia bahkan di

Asia Tenggara. Pola hias naga ditemukan pada masa prasejarah yaitu pada berbagai peninggalan megalitik di daerah Pasemah, Sumatra Selatan, di daerah Minahasa (Sulawesi Utara), di Nias dan lain sebagainya.

IV.6.3 Pola hias dalam bentuk manusia

Pola hias manusia pada perahu Nusantara tampaknya diilhami oleh satu kepercayaan bahwa bagian tubuh manusia mempunyai kekuatan gaib. Demikian juga bentuk manusia yang digambarkan secara utuh juga dianggap mempunyai kekuatan gaib yang besar (R.P. Soejono, 1977). Hiasan manusia baik secara utuh atau tidak utuh dapat ditemukan pada jenis-jenis perahu Madura sekarang atau pada perahu-perahu mayat yang dilukiskan pada berbagai obyek (benda) purbakala.

Pola hias manusia yang digambarkan pada perahu-perahu mayat biasanya mempunyai bentuk yang sangat aneh dan dengan susunan anatomi yang digambarkan dengan memakai pakaian seperti bulu burung dan memakai mahkota dari bulu burung juga. Di samping itu ditemukan juga bentuk manusia yang digambarkan sangat sederhana bentuk pahatan manusia pada perahu-perahu. Hiasan manusia pada perahu Madura biasanya dijumpai pada bagian penyangga tiang. Pola hias ini digambarkan dalam bentuk yang tidak lengkap, bahkan kadang-kadang hanya bagian muka saja. Bagian muka tersebut kadang dipahatkan dengan bentuk bulat (melotot) dan dengan mulut lebar. Penggambaran ini tentunya mempunyai maksud-maksud khusus yang berorientasi pada kepercayaan akan adanya kekuatan pada hiasan manusia untuk menghalau pengaruh jahat yang akan mengganggu.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap pembuatan perahu-perahu tradisional dari Madura, diketahui bahwa mereka membuat hiasan pada perahu tidak didasari pada alam religius, tetapi lebih cenderung pada kebutuhan yang bersifat keindahan. Hal ini tentunya dapat diterima karena dalam perjalanan pola hias dari masa prasejarah sampai kini tentu terjadi perubahan-perubahan dan di sini tampak jelas bahwa pembuat perahu Madura sudah tidak lagi terpengaruh oleh kepercayaan-kepercayaan lama yang mengacu pada kepercayaan dinamisme ataupun animisme.

V. PERANAN DAN FUNGSI PERAHU

V.1 Fungsi Perahu dan Kaitannya dengan Kepercayaan

Perahu tradisional yang tampak di perairan Indonesia tampaknya tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi untuk menghubungkan kota satu dan lainnya. Perahu tersebut pada saat sekarang merupakan kebutuhan praktis yang tidak mengait pada unsur-unsur kepercayaan. Unsur-unsur kepercayaan yang melekat pada perahu tampaknya mulai muncul sejak jaman prasejarah. Pada saat itu pola pikir masyarakat masih bersifat mistis, dimana kekuatan-kekuatan supernatural merupakan zat tertinggi yang dianggap sebagai sesuatu yang sangat menentukan. Pada masa prasejarah kehidupan manusia masih terkungkung oleh kepercayaan akan adanya kematian dan kehidupan kembali. Di samping itu mereka juga percaya bahwa orang yang meninggal arwahnya tetap hidup di dunia arwah. Pendukung kebudayaan prasejarah menganggap bahwa dunia arwah atau dunia setelah mati sama dengan keadaan dan kondisi serta situasi kehidupan di dunia. Di alam arwah ada status antara golongan yang tinggi dan yang rendah. Menurut anggapan mereka dunia arwah terletak di tempat yang sangat jauh, ada yang di gunung tinggi, ada yang di hutan belantara, ada yang di hulu sungai, di seberang lautan dan sebagainya. Adanya anggapan yang demikian ini maka mempengaruhi pola pikir mereka dalam melakukan berbagai adat kebiasaan dan tata cara baik yang bersifat sakral maupun profan. Dalam menempuh perjalanan ke dunia arwah yang jauh tersebut maka perlu kendaraan (wahana) bagi arwah yang meninggal. Mereka juga menganggap perlu berbagai bekal untuk memenuhi kebutuhan selama di perjalanan.

Adat kebiasaan yang berkaitan dengan upacara penguburan khususnya tradisi prasejarah biasanya dilakukan sesuai ketentuan adat yang sesuai dengan pola-pola pikir mereka. Sebagai contoh, bagi suku bangsa yang percaya bahwa dunia arwah berada di atas gunung yang tinggi atau di dalam hutan maka ahli warisnya telah memikirkan bagaimana caranya agar arwah nenek moyang tidak tersesat di perjalanan, tidak kelaparan, kehausan, keletihan dan lain sebagainya. Bagi dunia arwah yang terletak di gunung tinggi maka satu-satunya jalan yang harus ditempuh adalah menyiapkan kendaraan (wahana) untuk menuju ke tempat tersebut. Menurut kepercayaan mereka perjalanan yang jauh tersebut sangat sulit dapat dicapai tanpa mempergunakan kendaraan khusus. Untuk keperluan tersebut maka ahli waris dari raja atau pimpinan yang meninggal, perlu penyembelihan binatang kurban yang dianggap dapat dipakai sebagai kendaraan arwah bagi si mati. Kendaraan tersebut berupa binatang yang cukup kuat, yaitu kuda. Pada waktu raja Sumba meninggal maka biasanya disembelih kuda kesayangannya agar arwah kuda tetap menjadi tunggangan bagi tuannya untuk menuju ke dunia arwah.

Bagi suku bangsa yang menganggap bahwa dunia arwah berada di seberang lautan atau di sebuah pulau, maka tidak mungkin mempergunakan tunggangan berupa kuda, kerbau atau kambing. Untuk suku bangsa yang beranggapan bahwa dunia arwah ada di seberang lautan maka kendaraan yang dipakai adalah jenis perahu. Perahu inilah yang dipergunakan bagi si mati untuk menuju ke alam arwah. Dengan adanya fungsi perahu yang dipergunakan untuk membawa arwah yang meninggal ke dunia arwah maka banyak ditemukan berbagai lukisan, pahatan sebagai simbol kendaraan arwah. Menurut Van Heekeren kendaraan arwah dalam bentuk perahu tersebut digambarkan pada berbagai bentuk pola hias nekara perunggu yang dikendarai oleh beberapa orang. Data dan fakta yang menunjukkan adanya gejala-gejala tentang pola pikir bahwa arwah yang meninggal perlu kendaraan perahu dapat dijumpai di tanah Batak. Di danau Toba tempat penguburan berupa peti batu (*stone-cist*) yang dibuat dalam bentuk perahu.

Keadaan di dunia dianggap sama dengan di alam kematian dimana ada perjalanan melalui darat dan melalui laut. Dengan pahatan kubur peti batu di danau Toba maka dapat diperkirakan bahwa penduduk tradisi megalitik di danau Toba yang membuat kubur-kubur batu tersebut tampaknya percaya bahwa dunia arwah berada di seberang danau Toba yang besar tersebut. Untuk menuju ke sana perlu

kendaraan yaitu perahu seperti yang dipahatkan dalam bentuk kubur batu tersebut.²¹⁾

Di Pulau Nias penulis telah mengadakan penelitian antara lain di Bawomataluwo, Teluk Dalam, Gunung Sitoli, dan Hilivalage. Di situs megalitik yang berlanjut (*living megalithic tradition*) seperti di Hilivalage dan Bawomataluwo penulis menemukan berbagai sarana megalitik yaitu yang berupa batu-batu datar yang dianggap sebagai simbol wanita dibuat secara indah dalam bentuk-bentuk yang menyerupai perahu. Bentuk-bentuk perahu yang dijumpai di Bawomataluwo mengingatkan pada jenis perahu “jukung”. Perahu ini dibuat dari satu batang kayu yang diberi lubang memanjang sebagai tempat penumpang. Perahu yang dibuat dari batu hitam tersebut tidak terdapat lubang. Sedangkan salah satu ujungnya mencuat ke atas (foto 97). Pada bagian ujung perahu yang datar/ bagian belakang/ di atasnya terdapat pahatan persegi empat yang biasanya dipergunakan untuk menempatkan saji-sajian seperti sirih, pinang, beras, telur dan lain-lain. Sedangkan simbol wanita yang lain dibentuk lebih sederhana (polos) (foto 98).



Foto 97. Simbol seorang wanita yang dibuat seperti perahu di Situs Bawomataluwo, Nias Selatan

21) Bintarti 1994, Simanjuntak 1982-1985: 15-29

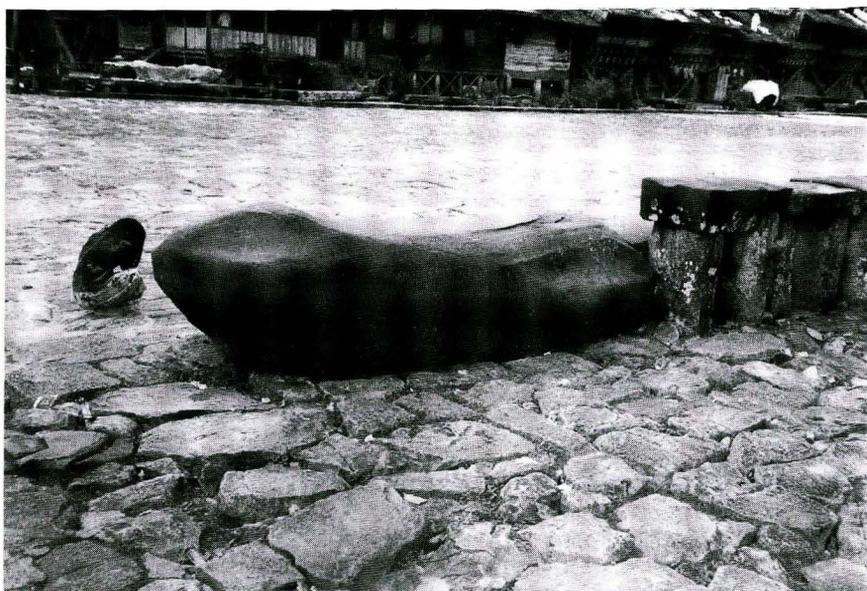


Foto 98. Simbol wanita yang berbentuk seperti perahu di Bawomataluwo

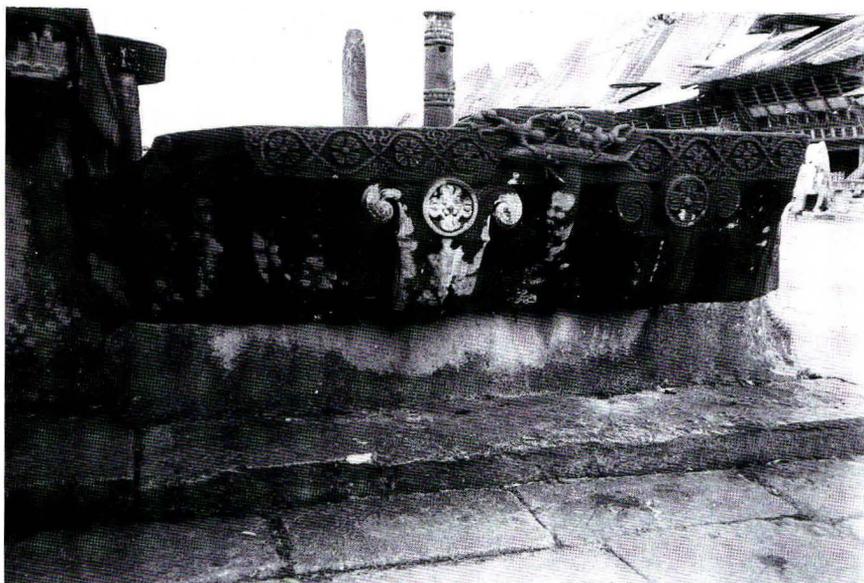


Foto 99. Simbol wanita yang menyerupai perahu

Di samping dijumpai megalitik yang merupakan simbol wanita dalam bentuk seperti perahu jukung, ditemukan juga simbol wanita yang lain yang juga digambarkan seperti perahu. Pada bentuk yang menyerupai perahu ini terdapat pahatan-pahatan yang menggambarkan kehidupan seperti di laut. Di antaranya terdapat pahatan ikan hiu dan dua orang yang seolah-olah sedang berenang. Pola-pola hias yang lain adalah garis-garis lengkung seperti menggambarkan gelombang (foto 99).

Dengan adanya bentuk perahu dari batu yang bukan merupakan tempat kubur maka jelas bahwa perahu merupakan obyek yang sangat menarik dan tepat untuk digunakan sebagai simbol baik dalam sistem penguburan maupun untuk pemujaan. Di Pulau Samosir bentuk perahu dikaitkan dengan upacara penguburan. Sementara di Bawanalatuwo perahu dipergunakan sebagai simbol wanita dan tampaknya tidak dipergunakan dalam hubungannya dengan penguburan. Sedangkan di Situs Hilivalage juga ditemukan kubur-kubur batu pahat pada sebuah bukit yang berbentuk seperti perahu-perahu. Peninggalan ini tampaknya dibuat pada saat ada anggota keluarga di Situs Hilivalage yang meninggal. Kubur-kubur berbentuk persegi panjang di atasnya terdapat batu papan sebagai penutup. Sementara di bawah penutup terdapat lubang persegi yang bagian ujung kubur ini salah satunya mencuat ke atas sedangkan ujung yang lain sedikit datar.

Di Museum Gunung Sitoli disimpan sebuah peti mayat yang kepalanya (ujung depannya) digambarkan dengan kepala binatang (*lasara*) yang dianggap masyarakat sebagai binatang pelindung. Sedang bagian tempat mayat dibuat memanjang ke belahan dan mempunyai bentuk seperti perahu berkepala binatang mirip dengan perahu naga.

Demikian pula kubur-kubur sarkofagus di pulau Bali menurut R.P. Soejono mempunyai bentuk seperti perahu yang bermacam-macam seperti tajak, perhiasan, kapak perunggu, gerabah dan lain-lain. Dari peninggalan ini tampaknya perjalanan arwah dengan mempergunakan jenis perahu perlu disertai pula dengan bekal-bekal kubur yang lengkap. Bekal-bekal kubur tersebut dianggap sebagai sarana perlengkapan selama diperjalanan menyeberangi laut dengan perahu dalam mencapai laui dengan perahu dalam mencapai dunia arwah.



Foto 100. Peti mayat dalam bentuk seperti perahu berkepala binatang

Seperti juga di Bali cara penguburan di Bondowoso selain mempergunakan dolmen dan pandhusa dipergunakan juga kubur batu "sarkofagus". Jenis sarkofagus di Bondowoso dan sarkofagus di Bali berbeda-beda. Sarkofagus Bali mempunyai tonjolan pada ujung-ujungnya, sedangkan sarkofagus Bondowoso tanpa tonjolan. Ada kemungkinan bahwa kubur batu sarkofagus di Bondowoso ini dipergunakan oleh beberapa individu. Hal ini mengingat bahwa kubur batu ini mempunyai bentuk yang besar. Menurut Van Heekeren (1958) kubur-kubur batu sarkofagus disini biasanya menghadap ke gunung Raung. Hal ini sangat menarik karena kubur batu

yang berbentuk seperti perahu yang dapat diperkirakan erat kaitannya dengan kehidupan di laut tetapi menghadap ke gunung.

Walaupun demikian perlu diingat bahwa kubur-kubur sarkofagus yang berbentuk perahu di Bondowoso tentunya nenek moyangnya sangat terpatri oleh kepercayaan tentang laut dan laut tersebut merupakan suatu tempat yang mempengaruhi kehidupan jiwa termasuk kepercayaannya. Ide pembuatan kubur batu seperti perahu tentu dilandasi oleh pola pikir yang sangat mendasar tentang pengalaman kelautan maupun kepercayaan bahwa laut pun harus ditempuh oleh arwah nenek moyang pada saat arwah akan menuju ke dunia arwah. Pada beberapa etnis di Indonesia yang menganggap bahwa dunia arwah tersebut berada di seberang laut maka pada waktu mengubur mayat, bagian kepala harus ke arah laut, sedangkan kakinya ke arah darat. Demikian pula suku Dayak di Kalimantan mereka mengubut mayat dengan kepala ke arah sungai dan kaki ke arah darat. Tampak ini mengacu pada kepercayaan jika kaki ke arah sungai atau laut maka ia (si mati) dapat berjalan dan naik perahu lagi untuk kembali ke kampungnya. Kalau hal ini terjadi maka akan menyebabkan gangguan pada masyarakat yang ditinggalkan.

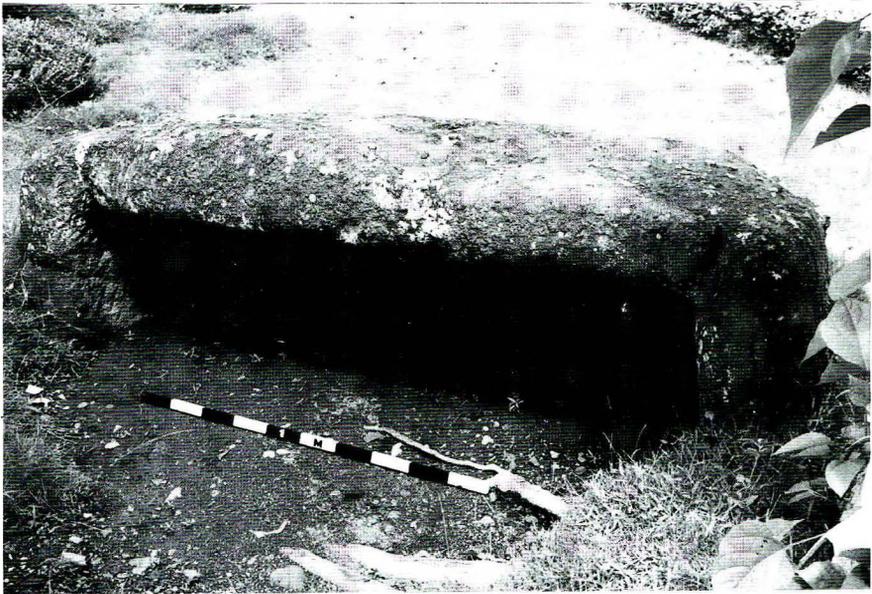


Foto 101. Kubur sarkofagus Bondowoso (Jatim) yang mempunyai bentuk seperti perahu

Adat kebiasaan yang mempergunakan perahu sebagai sarana untuk membawa orang yang meninggal ke tempat penguburan diinformasikan oleh Hartadi. Dikatakan bahwa di daerah hulu sungai Kapuas terdapat suku yang mempergunakan perahu untuk membawa mayat ke tempat mayat akan dikuburkan. Tempat penguburan mayat pada suku yang tinggal di sungai biasanya tempat penguburan berada di bagian hulu.²²⁾

Sikap terlipat dari mayat yang ditempatkan dalam sarkofagus tipe A dan B di dalam konteks adat penguburan dalam sarkofagus di Bali mengarah pada keinginan agar si mati mengalami kelahiran kembali di alam arwah yang akan dicapainya dengan menempuh perjalanan dengan kapal.²³⁾

Penduduk Pulau Sawu pada jaman dahulu beranggapan bahwa dunia arwah mereka berada di tiga tempat yakni di Lewa, Juli dan Huha yang semuanya terletak di seberang laut di belakang pulau Sumba. Dengan demikian maka akan muncul adanya kepercayaan bahwa untuk menuju ke dunia arwah perlu sarana kendaraan yaitu perahu. R.P. Soejono mengatakan sebagai berikut:

“penguburan dalam sarkofagus (kubur batu) di Bali menggambarkan bentuk perahu”

Tampaknya kaitan antara bentuk sarkofagus yang mirip dengan perahu itulah maka R.P. Soejono mengambil kesimpulan bahwa sarkofagus merupakan penggambaran perahu yang penting artinya bagi masyarakat prasejarah sebagai salah satu sarana untuk menuju ke dunia arwah. Apa yang dikatakan oleh ahli prasejarah ini didukung pula oleh pendapat Roder dan Holt yang mengatakan bahwa perahu sering dianggap memiliki makna magis serta dipuja sebagai kendaraan suci. Oleh karena itu maka perahu sering digunakan sebagai wadah kubur dan salah satunya adalah sarkofagus (Roder, 1959; Holt, 1967; Kosasih, 1995). Selanjutnya dikatakan oleh para ahli bahwa arwah nenek moyangnya yang berada di perahu akan terus berlayar ke alam baka. Pada suku bangsa Dayak pada waktu

22) Hartadi menerima informasi dari penduduk dan orang-orang yang mengetahui adat tersebut ketika menjabat sebagai seorang pendidik di daerah Hulu Kapuas. Yang bersangkutan sekarang menjabat sebagai Kepala Bidang PSK, Kanwil Depdikbud, Kalimantan Barat

23) R.P. Soejono telah mengadakan penelitian sarkofagus secara mendetail dan hasilnya telah disusun dalam sebuah disertasi yang berjudul “Sistem-sistem Penguburan Pada Akhir Masa Prasejarah di Bali” (Soejono, 1977).

ada saudara atau anggota keluarga yang meninggal maka mayatnya diletakkan di dalam perahu. Karena fungsinya dianggap sebagai sarana untuk membawa arwah yang meninggal ke dunia arwah maka pada haluan perahu biasanya diberikan berbagai macam pola hias yang dianggap dapat digunakan sebagai penolak bahaya yang akan mengancam. Adat yang sama masih didapatkan di daerah Toraja, Kei, Sumba, Tanimbar, Timor dan Irian Jaya.

Tentang perahu dalam kaitannya dengan upacara kemungkinan dapat dicari jawabannya melalui berbagai bentuk perahu yang digambarkan di dalam gua-gua di daerah Sulawesi Selatan dan di Sulawesi Tenggara.

Lukisan gua yang menggambarkan perahu dengan prajurit-prajurit yang memegang senjata dan perisai kemungkinan erat kaitannya dengan peristiwa upacara perang. Pada waktu mereka akan bertempur melawan musuh masyarakat di Takirin (Timor) biasanya mengadakan upacara dengan menari dan mengasah pisau pada sebuah batu keramat yang dianggap mempunyai kekuatan gaib. Dengan mengasah pisau pada batu keramat tersebut diharapkan dalam pertempuran akan memperoleh kemenangan. Upacara perang dapat disaksikan di Sumba dan Timor. Perahu dengan prajurit serta dilengkapi dengan senjata dan perisai yang sedang naik perahu bukan tidak mungkin merupakan suatu gambaran untuk melukiskan upacara perang yang akan dilaksanakan dengan sampan. Dengan menggambarkan lukisan tersebut pada dinding gua dianggap merupakan suatu permohonan kepada kekuatan supernatural agar dengan menggambarkan bentuk tersebut akan diperoleh kemenangan. Hal ini sesuai dengan apa yang dikatakan oleh Kosasih bahwa penggambaran binatang-binatang buruan dalam gua dimaksudkan pula sebagai suatu permohonan kepada supernatural agar dalam perburuan nanti binatang-binatang tersebut dapat ditangkap dengan mudah dan memperoleh hasil yang melimpah.

Sementara perahu khusus yang dipergunakan untuk membawa mayat dalam kaitannya dengan upacara penguburan di daerah hulu sungai Kapuas merupakan salah satu bentuk penguburan dengan perahu yang dapat dikatakan sangat unik. Perahu yang dipergunakan sebagai alat angkut mayat kemudian diabadikan dalam bentuk mini dan disimpan di rumah-rumah mereka.

Dalam upacara kematian penduduk Palawan (Filipina) dikenal cara penguburan pertama (*primary-burial*) dan penguburan kedua (*second-burial*). Pada pe-

nguburan pertama dan kedua tersebut dipergunakan dua wadah kubur yang berbeda. Tetapi kedua-duanya dibuat dari satu batang kayu yang dibuat dengan teknik yang hampir sama dengan pembuatan perahu. Pada cara penguburan pertama peti kayu mempunyai dua ujung yang dapat disamakan dengan buritan dan bagian haluan perahu. Pada kedua ujung tersebut terdapat hiasan dalam bentuk yang sulit untuk diidentifikasi. Tampaknya hiasan yang merupakan pahatan tersebut selain bertujuan untuk menambah estetika juga dipergunakan untuk sarana mengangkat peti mayat tersebut. Peti mayat untuk penguburan kedua dibuat dengan tutup dan wadah tanpa hiasan. Bentuk peti mayat ini menyerupai peti mayat dari daerah Toraja yang banyak disimpan di kantor Suaka Peninggalan Sejarah dan Purbakala Ujung Pandang.

Dengan melihat peninggalan kubur-kubur tersebut di atas maka dapat diketahui bahwa tradisi penempatan mayat dalam peti kayu berbentuk perahu terdapat diberbagai tempat baik di Indonesia maupun di luar kawasan Indonesia bahkan sampai Pasifik.

Berdasarkan hasil penelitian Robert B. Fox ternyata peti-peti mayat yang menyerupai perahu tersebut diperkirakan muncul pada masa setelah abad-abad XIII-XIV M. Hal ini didasarkan pada temuan guci Cina yang diperkirakan berasal dari masa dinasti Yuan. Namun demikian masih ada pula ahli arkeologi yang mengatakan bahwa peti mayat tersebut diperkirakan dari abad ke-12 bahkan ada pula yang mengatakan berasal dari masa logam dan jaman batu (*stone-age*) (Fox, 1970).

Dengan adanya pembuatan peti-peti mati berbentuk perahu tersebut dengan jelas menunjukkan bahwa masyarakat yang menetap di gua-gua Pahlawan tersebut mempunyai kepercayaan bahwa perahu merupakan suatu simbol untuk mencapai dunia arwah. Dengan bentuk seperti perahu tersebut maka mereka beranggapan bahwa arwah si mayat akan dapat mencapai dunia arwah dengan selamat.

Adanya kepercayaan bahwa perahu merupakan simbol kendaraan untuk menuju ke dunia arwah atau merupakan perahu arwah maka baik dalam benda-benda perunggu atau pada benda-benda gerabah sering dijumpai bentuk-bentuk penggambaran perahu yang dianggap sebagai perahu arwah. Salah satu temuan yang menarik yaitu perahu yang dinaiki dua orang tokoh yang di bagian atas tempayan. Perahu ini tampaknya menggambarkan kendaraan bagi arwah yang dikuburkan dalam tempayan tersebut untuk menuju ke dunia arwah (foto 7).

Dengan adanya kepercayaan bahwa perahu merupakan sarana bagi arwah nenek moyang maka muncullah ide untuk membuat perahu yang dianggap mempunyai kekuatan. Perahu-perahu Nabua di Kalimantan yang merupakan miniatur perahu pengangkut mayat, dikeramatkan dan ditempatkan di tempat tertentu. Hal ini mungkin dapat dibandingkan dengan perahu miniatur yang disimpan oleh penduduk di daerah Flores Barat. Perahu mini dari perunggu ini kemungkinan dibuat sebagai sarana untuk pemujaan. Perahu miniatur dari sekitar abad ke-3 M tersebut tentu dibuat dengan tujuan-tujuan tertentu yang mengait pada arwah leluhur (foto 25).

Perahu ini tidak mungkin hanya dibuat sekedar untuk hiasan atau permainan tetapi tentu mempunyai latar belakang yang sangat vital dalam kehidupannya.

Keterkaitan antara arwah nenek moyang yang telah meninggal dengan perahu telah banyak dibahas oleh para ahli. Hal ini tampaknya terjadi karena kehidupan manusia di dunia erat kaitannya dengan perahu baik sebagai sarana untuk kemudahan dalam mencari makan, transportasi dan lain-lain. Munculnya kepercayaan bahwa arwah yang meninggal akan tetap hidup di dunia arwah dan perahu sebagai salah satu kendaraan untuk menuju ke dunia arwah melandasi pola pikir berbagai masyarakat tidak hanya di Indonesia tetapi juga di India sampai Pasifik. Adanya kepercayaan bahwa perjalanan ke dunia arwah harus ditempuh melalui kendaraan perahu maka berbagai suku di Indonesia membuat perahu sebagai simbol kendaraan arwah. Simbol perahu sebagai kendaraan arwah muncul di beberapa negara yang ditemukan di Sangeang dan nekara yang ditemukan di A Hoang-ha, Ngoc-lu serta Laos (gambar 31, 32). Arwah-arwah yang digambarkan sebagai penumpang kapal dilukiskan sebagai manusia dengan bentuk yang kaku, skematis serta susunan anatomi yang tidak dalam proporsi sebenarnya. Perahu arwah tersebut dianggap menjemput arwah yang meninggal. Arwah leluhur yang meninggal terdahulu juga ikut dalam perahu arwah tersebut. Oleh karena itu maka jika ada anggota suku Dayak yang meninggal maka mayat harus diberikan perhiasan atau hiasan yang indah dan lengkap dengan berbagai sesaji yang diperlukan. Hal ini disebabkan agar arwah leluhur mau menerima si mati untuk selanjutnya dibawa ke dunia arwah. Mengapa perahu sebagai sarana untuk membawa arwah ke dunia arwah. Hal ini didasarkan kepada kepercayaan masyarakat bahwa menurut pola pikir dan kepercayaan mereka dunia arwah berada di seberang lautan.

Peti mayat berbentuk perahu dari Dayak Ngaju mempunyai bentuk yang artistik dan dihias dengan kepala naga (Gambar 29). Dalam kepercayaan orang-orang Dayak, naga adalah binatang yang dapat dianggap sebagai pelindung untuk menjaga keselamatan. Bukan tidak mungkin bahwa munculnya pahatan naga pada peti kayu tersebut dimaksudkan untuk menjaga arwah dari marabahaya agar sampai ke dunia arwah dengan selamat. Peti mayat Dayak Ngaju dibagi menjadi dua jenis, yaitu peti mayat untuk laki-laki dan peti mayat untuk perempuan. Peti mayat berbentuk seperti perahu, untuk laki-laki biasa disebut dengan "banama bulan" dan untuk wanita disebut "banama hintan." Pada peti mayat untuk laki-laki pada bagian ujung depan terdapat hiasan kepala naga, sedang di ujung belakang ekor. Pada peti mayat wanita bagian depan dihias dengan kepala burung enggang dan bagian belakang sebagai ekornya.



Foto 102. Kubur Sarkofagus Bondowoso

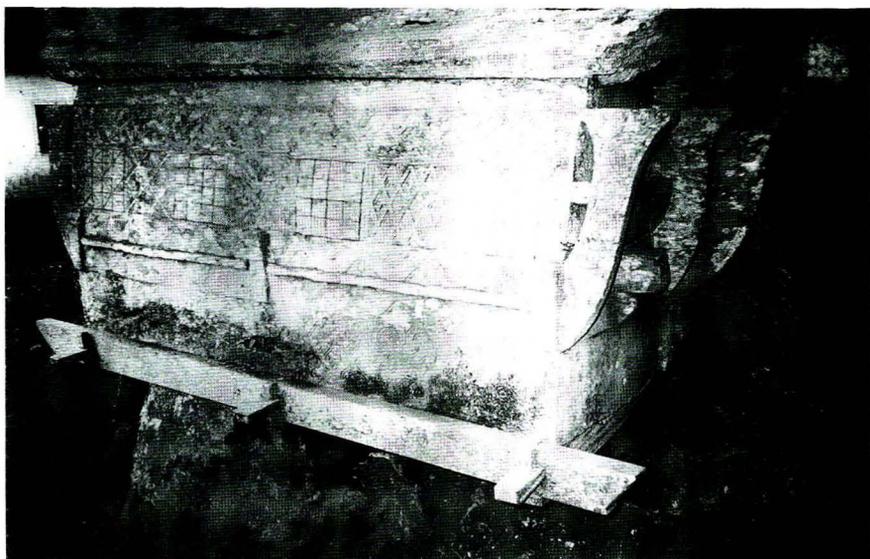


Foto 103. Wadah penguburan dari kayu (Toraja)

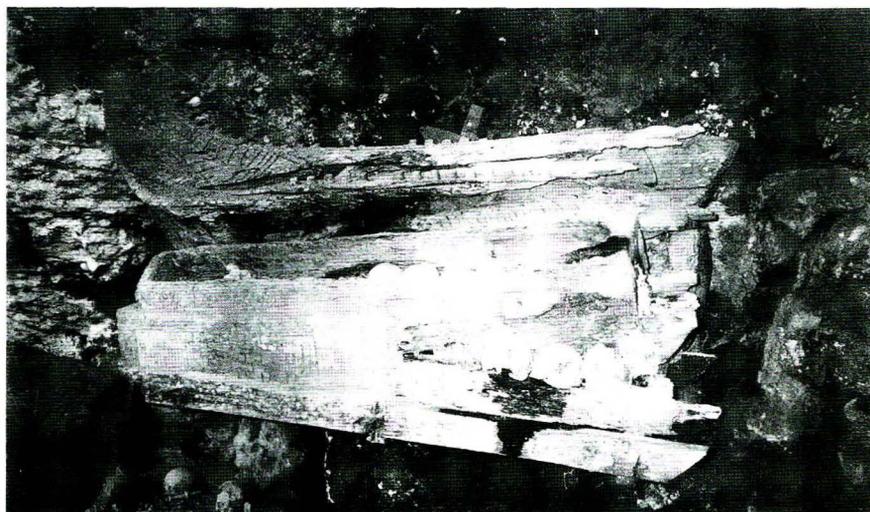


Foto 104. Wadah penguburan dalam bentuk peti kayu dari Tana Toraja

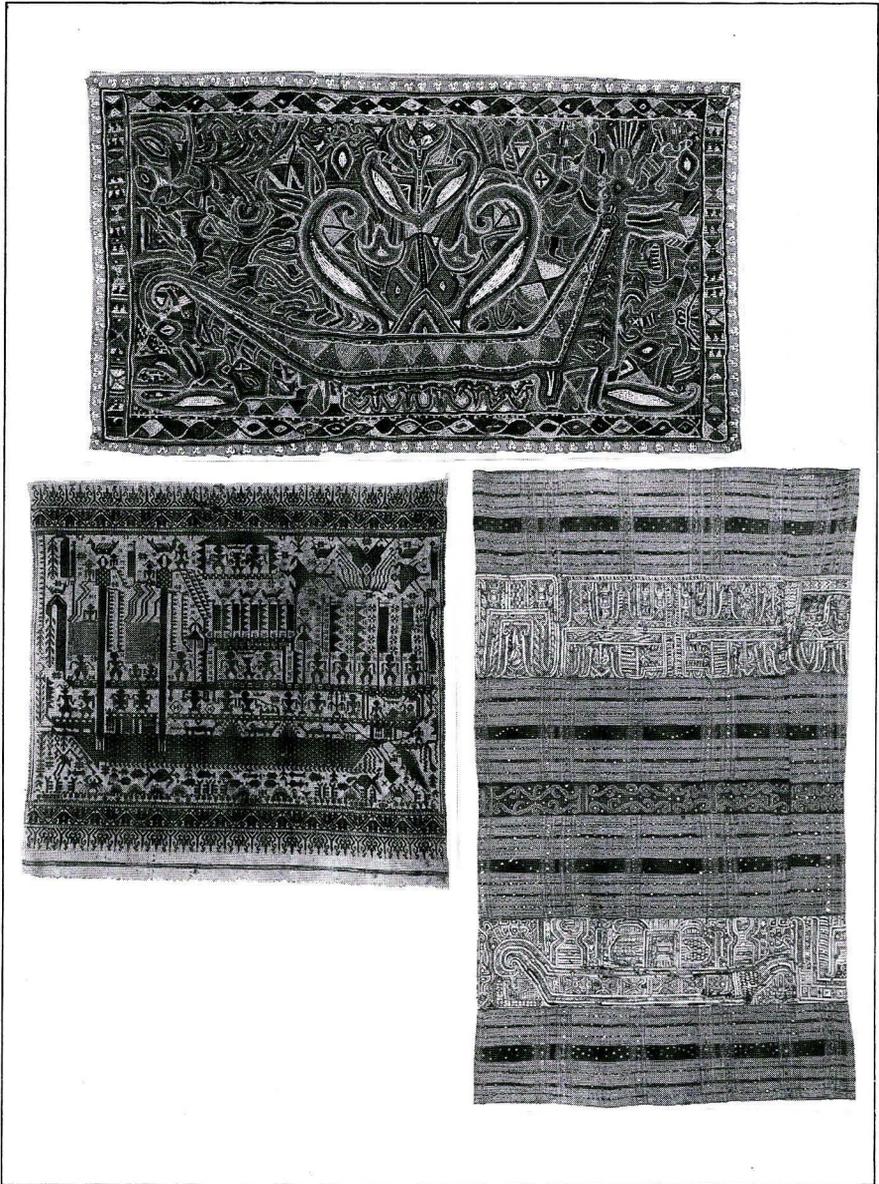
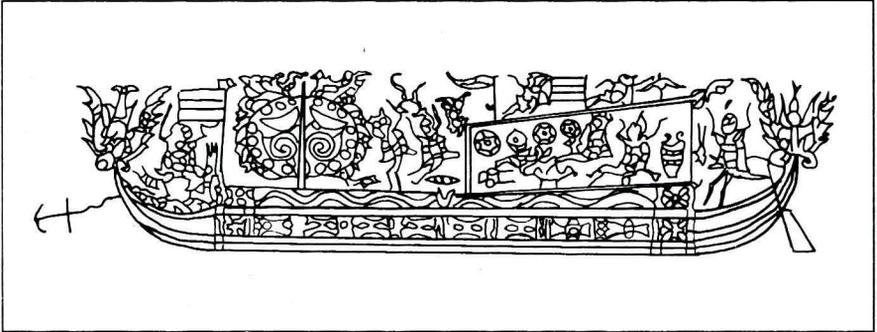
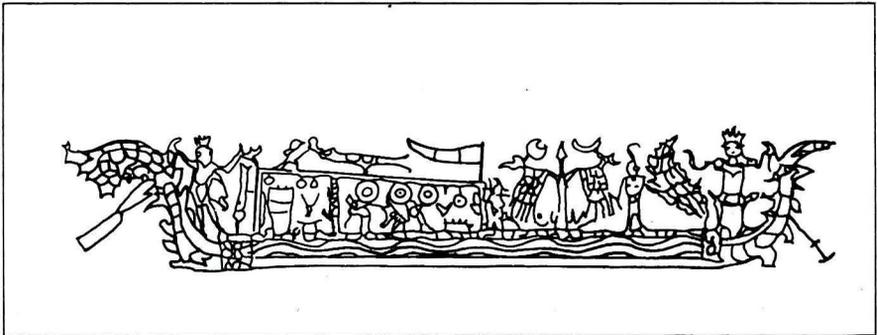


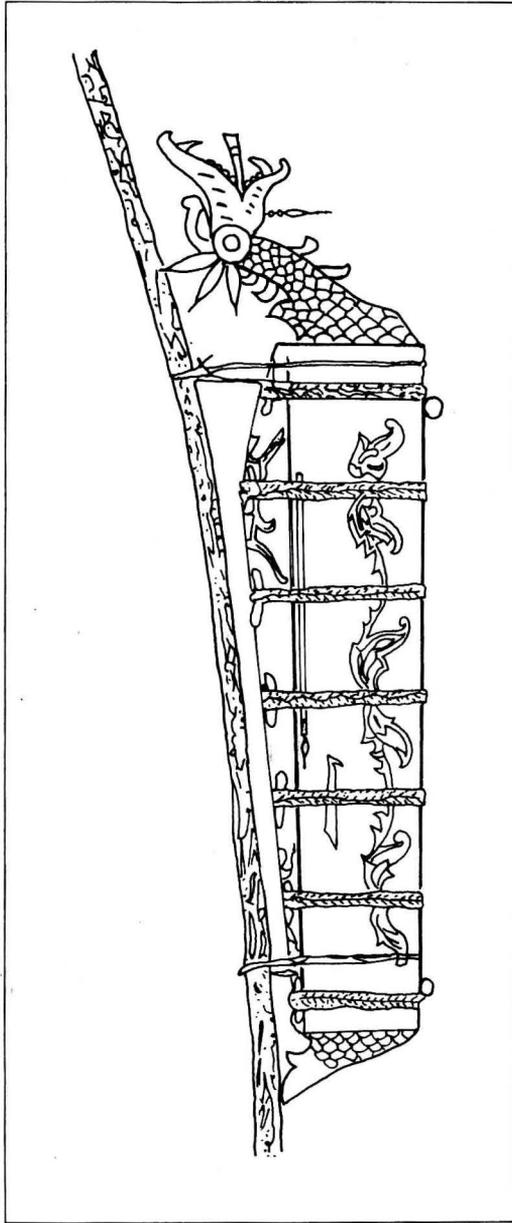
Foto 105. Berbagai jenis perahu yang dilukiskan pada kain upacara di daerah Lampung (Repro Taylor & Arogan, 1991)



Gambar 27. Perahu arwah bagi suku Dayak



Gambar 28. Peti mayat yang berbentuk seperti perahu



Gambar 29. Peti mayat yang berbentuk seperti perahu

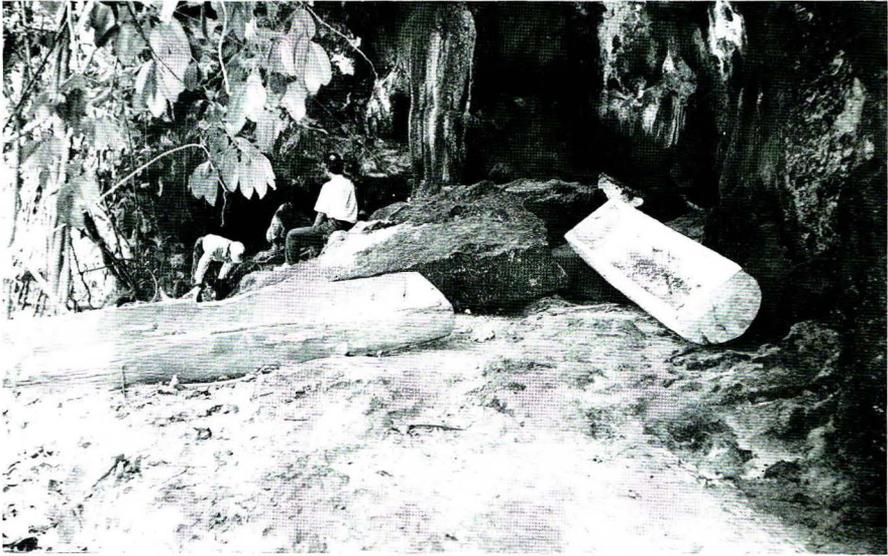
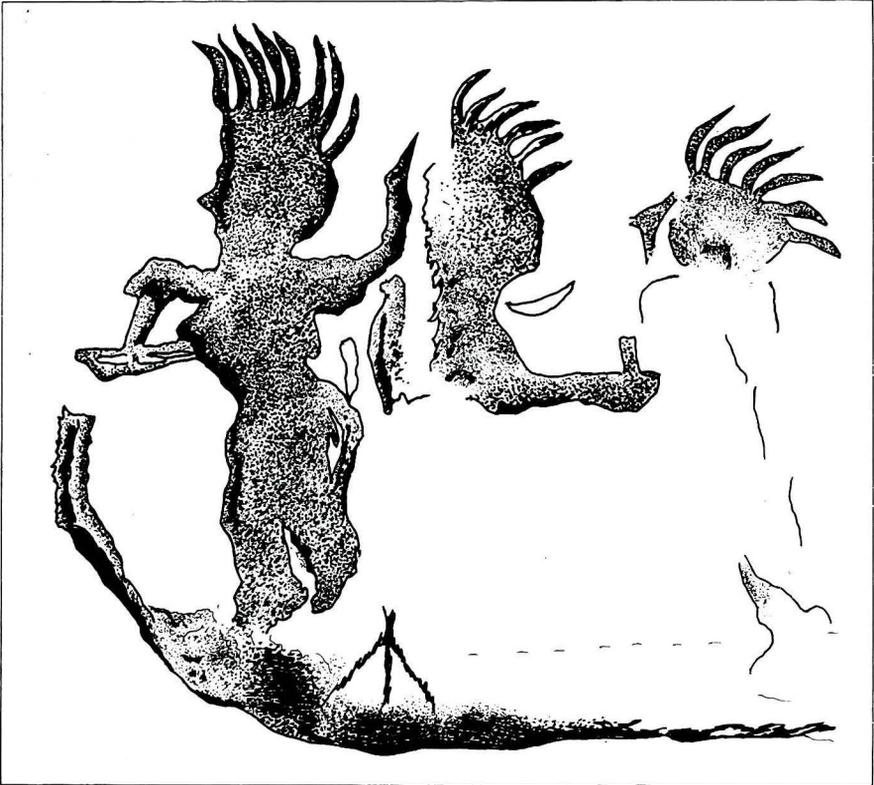


Foto 106. Peti mayat dalam bentuk perahu dari Pulau Kei



Foto 107. Peti mayat dari Pulau Kei



Gambar 30. Perahu dengan penumpang tokoh-tokoh manusia yang kepalanya dihias dengan tutup kepala yang aneh (Gua Loh Vat, Maluku Tenggara)



Foto 108. Lukisan perahu dengan buritan dan haluan mencuat ke atas

Pada suku Dayak Banuaq terdapat pula konsepsi kepercayaan bahwa perahu sebagai wahana para roh (arwah). Hal ini diketahui adanya istilah seperti “tokalu lima”, “telabokang banukang”, dan “lungun”. *Tokalu lima* berarti kayu atau bambu panjang yang digunakan untuk perjalanan menuju dunia arwah dengan menggunakan perahu. *Telabokang banukang* artinya bentuk hiasan yang menyempai perahu dengan segala perlengkapannya. Sedangkan *lungun* bentuk sebagai perahu untuk menyimpan mayat (Claudia Noertyas, 1989: 29-30).

Penggambaran bentuk perahu-perahu arwah dapat dilihat pula pada kain-kain tenun daerah Lampung yaitu pada kain “palepai” dan “tampam” (foto 105).

Kepercayaan akan adanya arwah nenek moyang yang meninggal yang akan kembali ke dunia arwah dengan sarana perahu telah berlangsung sejak jaman prasejarah. Adanya adat-istiadat dan kepercayaan bahwa perahu merupakan sarana untuk menuju ke dunia arwah terus merasuk pada masyarakat pada masa-masa berikutnya, bahkan sampai masa sekarang. Kepercayaan terhadap perahu yang

dianggap sebagai sarana/ kendaraan arwah masih terus ada jejak-jejaknya di berbagai daerah antara lain di Sumba, Timor, Dayak, Rati, Toraja dan lain-lain. Di dalam penguburan di daerah tersebut peti-peti kayu untuk wadah mayat dibuat seperti perahu (Soejono 1984 : 291)

Peti-peti kayu yang dipergunakan untuk penguburan dalam bentuk seperti perahu biasa disebut dengan nama-nama lokal dimana peti kayu tersebut ditemukan, seperti misalnya *kabang* (Sumba), *kopatuwo* (Timor), *sandung*, *kariring raung* (Daya), *duni* (Sulawesi Selatan dan Selayar).

Dari hasil penelitian arkeologi di Kecamatan Kei Kecil oleh Fadhlan S. Intan dan Rita Istari telah ditemukan lukisan-lukisan perahu dengan penumpang orang yang memakai tutup kepala seperti bulu yang mengingatkan pada pola-pola hias perunggu. Lukisan-lukisan tersebut kemungkinan menggambarkan perjalanan arwah-arwah nenek moyang yang telah meninggal ke dunia arwah. Bersama dengan lukisan perahu pada dinding gua dan ceruk di pulau Kei tersebut ditemukan pula peti-peti mayat dari kayu yang berbentuk seperti perahu. Peti-peti mayat tersebut sebagian telah kosong, karena sebagian besar tulang-tulang manusia dan tengkorak telah berserakan di luar peti mayat tersebut. Peti-peti mayat berbentuk perahu di sini mempunyai persamaan bentuk dengan peti mayat dari daerah Tana Toraja.

Van Heekeren mengatakan bahwa sarkofagus sebagai wadah penguburan masa tradisi megalitik di Bali kemungkinan disebabkan oleh orang-orang yang dahulu datang di tempat-tempat penyebarannya dengan menggunakan perahu, dan jika di antara mereka ada yang meninggal, maka mayatnya diletakkan dalam perahu-perahu yang ditempatkan di atas panggung.²⁴⁾

Penggambaran motif perahu yang dijumpai pada masa-masa kemudian terdapat pula pada corak lukisan yang dimiliki oleh masyarakat suku Dayak, yang biasa disebut dengan "perahu mayat." Motif perahu tersebut seringkali ditempatkan pada dinding peti mati yang mereka pergunakan.²⁵⁾

Motif-motif perahu yang biasa ditempatkan pada dinding-dinding perahu yang dikatakan Lutfi Yondri tampaknya mengingatkan pada penggambaran motif-motif

24) Lutfi Yondri (1996), penggunaan kayu dalam tradisi budaya megalitik (*Sebuah Tinjauan Pendahuluan*, dalam Jurnal Penelitian Balai Arkeologi Bandung, hal. 13-18).

25) Lutfi Yondri (1996), batu cap temuan awal tinggalan seni lukis gua/ceruk di wilayah Indonesia Barat, Jurnal Penelitian, 1996: hal 57-66).

perahu yang ditempatkan atau ditemukan dalam kubur-kubur dari masa tradisi megalitik. Kepercayaan untuk memberikan motif-motif perahu pada kubur-kubur dari tradisi megalitik mempunyai latar belakang yang kemungkinan sama dengan kebiasaan yang ditemukan pada etnis di Kalimantan itu. Jelas bahwa motif perahu baik dalam bentuk lukisan, pahatan, gambar, dan lain-lain dalam bentuk dua dimensi atau bentuk-bentuk perahu miniatur (tiga dimensi) juga dimaksudkan sebagai simbol kendaraan yang dipakai oleh arwah yang meninggal untuk menuju ke dunia arwah. Sebuah lukisan perahu yang digambarkan dengan sebuah dayung panjang, burung dan bentuk seperti tangga ditemukan oleh para arkeolog dalam kubur batu dari masa berkembangnya tradisi megalitik.

Pada perahu terdapat lukisan yang menyerupai tangga. Bentuk pahatan yang menggambarkan tangga juga dijumpai pada kubur rumah batu (*stone-chamber*) di Jari. Di daerah Sumba pada waktu ada orang yang meninggal, di dekat mayat ditempatkan tangga dari bambu yang dipasang pada tiang rumah adat di mana mayat ditempatkan. Tangga tersebut menurut kepercayaan mereka merupakan sarana (alat) untuk arwah pada waktu mau naik ke sorga (dunia arwah). Demikian pula tangga yang dilukiskan di atas perahu tampaknya menunjukkan bahwa lukisan tersebut kemungkinan memang dikaitkan dengan perjalanan arwah dalam upacara penguburan yang memakai perahu tersebut.

Di samping itu ditemukan pula bentuk perahu miniatur yang ditemukan pada kubur batu. Perahu mini tersebut dibuat dari terakota.²⁶⁾ Adat kebiasaan menempatkan bentuk perahu tersebut di atas walaupun ditemukan, tetapi di Jepang, namun data tersebut menunjukkan bukti bahwa perahu yang merupakan sarana transportasi maupun sarana yang dipergunakan sebagai simbol kendaraan arwah, telah tersebar begitu luas tidak hanya di Indonesia tetapi sampai di kawasan luar Indonesia.²⁷⁾

Sebuah lukisan perahu "sampan" atau biasa disebut dengan jukung dari masa prasejarah yang juga ditemukan bersama tempat penguburan telah diuraikan oleh

-
- 26) Pendapat tentang kebiasaan meletakkan perahu-perahu dalam bentuk lukisan, pahatan atau gambar dan lain-lain yang ditemukan oleh Lutfi Yondri mengacu pada hasil-hasil penelitian yang dilakukan oleh Yan B. Ave dan Victor T King dalam *Borneo People of Weeping Forest: Tradition and change in Borneo*, Leiden (1986: 61)
- 27) Namio Egami, *The Beginning of Japanese Art* (1973: 103, 128)

Darmawan Mas'ud Rahman. Temuan perahu pada dinding gua Sumpangbita ternyata ditemukan pada tempat penguburan dari masa-masa epipaleolitik. Apakah keberadaan perahu sampan di dekat kubur tersebut berhubungan dengan suatu simbol kendaraan bagi arwah nenek moyang yang dikuburkan di sana.²⁸⁾

Menurut mitologi Jepang penggambaran perahu dengan burung merupakan suatu penggambaran tentang “perahu burung dari sorga” dan biasanya berkaitan dengan laut atau dewa laut di daerah-daerah seperti di Jepang bagian Kyushu Utara (Jepang). Gambar-gambar perahu di Jepang selain dijumpai pada kubur-kubur batu ditemukan pula pada barang-barang pecah-belah dari tanah liat (Namio Egami, 1973: 137) (foto 7).

Van Heekeren yang pernah mengadakan penelitian terhadap benda purbakala (sarkofagus) dan masyarakat di pulau Bali mengemukakan kemungkinan penyebaran ke tempat-tempat mereka berada mempergunakan perahu, dan jika anggota keluarga meninggal maka mayatnya diletakkan dalam perahu dan ditempatkan di atas panggung (R.P. Soejono, 1977: 130). Hal yang hampir sama juga dikemukakan oleh W.J.A. Willems bahwa pembuat sarkofagus atau pendiri bangunan-bangunan megalitik di pulau-pulau Indonesia disebarkan oleh orang-orang pendatang yang datang melalui lautan. Hal ini dibuktikan bahwa wadah sarkofagus dianggap penduduk sebagai tiruan kapal milik Ida Ratu Maketel, dewi yang berdiam di pantai danau Batur. Kapal ini tiap-tiap kali dipergunakan menyeberang ke suaminya yaitu Batara Gunung Raung yang bertempat tinggal di Jawa Timur.

Ingatan keturunan para pendatang yang mempergunakan perahu tercermin dalam cara perawatan mayat. Sebagai misal di Toraja, peti-peti mayat dibuat dalam bentuk perahu. Peti-peti mayat di Sumba yang biasa disebut dengan *kabang* berarti kapal (R.P. Soejono, 1977). Di Pulau Roti, peti mati yang dibuat dari pohon lontar disebut *kopa tuwa* di mana *kopa* berarti perahu. Di Timor peti-peti mayat dari kayu yang dibentuk seperti perahu dipergunakan oleh orang-orang tertentu yang mempunyai status sebagai bangsawan. Dikatakan bahwa golongan pemimpin itulah yang dianggap datang dari lautan.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa ingatan tentang peristiwa-peristiwa penyeberangan laut pada waktu migrasi masih terbayang di

²⁸⁾ Darmawan Mas'ud Rahman, Taman Purbakala Gua Sumpang Bita di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan (1993-1994: 24-27).

hati mereka dan masih mempunyai alur dan benang merah yang nyata antara aktifitas penggunaan perahu dengan alam pikiran mereka. Bayangan yang begitu mendalam tersebut akhirnya terpatri dan tampil dalam bentuk-bentuk perawatan mayat yang mempergunakan peti-peti batu atau kayu menyerupai perahu.

Van Heekeren mengatakan bahwa pendukung kebudayaan (tradisi) megalitik yang mempergunakan kubur-kubur atau tempat mayat berbentuk perahu sering ditemukan pada suku-suku pelaut (Heekeren, 1931: 13). Mereka menganggap bahwa perahu digunakan sebagai kendaraan para arwah pada waktu menuju ke dunia arwah.

Penempatan mayat dalam peti yang berbentuk perahu sering dapat dijumpai pada suku-suku bangsa di Tanimbar, Mentawai, Irian Barat Daya, Toraja, Timor Laut dan lain-lain (R.P. Soejono, 1977, 33). Karena adanya kepercayaan yang begitu erat dengan seni dan hasil karya maka perahu dilukiskan pula pada nekara-nekara perunggu yang biasanya berfungsi untuk upacara-upacara yang bersifat sakral.

Masyarakat di bagian tenggara kepulauan Maluku yaitu di daerah Tanimbar masih menganut kepercayaan bahwa hidup atau kehidupan sangat tergantung dari dua aspek yaitu aspek laki-laki dan perempuan. Kehidupan pada suatu kampung biasanya juga dilambangkan sebagai suatu kehidupan dalam perahu. Di desa tersebut terdapat suatu altar yaitu tempat pemujaan yang digambarkan seperti perahu dibuat dari batu. Pada batu altar tersebut masyarakat mengadakan pemujaan dengan tari-tarian, musyawarah dan pemujaan terhadap nenek moyang yang biasa disebut dengan *ubila'a* (Taylor, 1991). Pada sebuah nekara di Sumbawa, Kei ditemukan pola-pola hias perahu. Perahu-perahu tersebut berbentuk seperti bulan sabit dan semua berjumlah 6 buah. Bagian haluan terdapat pahatan berbentuk kepala burung. Di depan haluan terdapat gambar seekor ikan yang berenang dengan arah yang berlawanan dengan arah belakang perahu, ada gambar seekor ikan yang berenang dengan arah yang berlawanan dengan arah perahu. Di punggung ikan berdiri seekor burung dengan paruh yang sedang mematuk punggung ikan tersebut. Juru mudi perahu berbentuk orang yang berdiri dengan topi bulu burung sambil memegang kemudi yang sangat besar dan panjang sampai ke bawah perahunya. Kecuali juru mudi maka penumpangnya disamakan dalam bentuk bulu burung (R.P. Soejono, 1975: 229). Perahu ini menurut para ahli disebut sebagai perahu arwah.

Dari masa perunggu di Bali diperoleh data bahwa kubur-kubur batu sarkofagus mempunyai bentuk yang mirip dengan perahu yang lunasnya runcing. Bentuk-bentuk seperti perahu ini mengingatkan pada suatu masa lampau, di mana perahu memainkan peranan dalam perjalanan menuju ke tempat-tempat kediaman baru, tempat kelompok orang yang akhirnya menetap. Adat menaruh mayat dalam perahu masih dilakukan di Irian, Kei, Tanimbar, Timor, Sulawesi Tengah dan Siberut (R.P. Soejono, 1975: 265) lebih lanjut dikatakan bahwa bentuk perahu merupakan lambang perjalanan menuju ke dunia arwah.

Pada zaman dahulu perahu-perahu telah dibuat dalam bentuk lukisan, goresan, pahatan dan lain-lain yang dijumpai di batu-batu karang di gua-gua, ceruk, tebing-tebing batu dan lain-lain. Maksud-maksud pembuatan gambaran perahu tersebut dilandasi oleh pola-pola pikir yang bersifat mistis. Penggambaran perahu pada masa prasejarah ada yang didasari oleh pola pikir yang bertumpu pada kekuatan supernatural. Kekuatan supernatural tersebut tidak lain adalah arwah nenek moyang. Adanya alam pikir yang menganggap arwah nenek moyang merupakan kekuatan yang menentukan kehidupan manusia di dunia maka arwah nenek moyang menjadi perhatian masyarakat. Arwah nenek moyang diperlakukan dengan baik-baik.

Adanya anggapan ini sering menjadi dasar penciptaan suatu karya seni termasuk gambaran-gambaran perahu tersebut. Arwah yang meninggal harus melakukan perjalanan yang begitu jauh untuk menuju ke alam arwah di seberang lautan. Satu-satunya sarana yang dapat dipakai oleh arwah-arwah yang telah meninggal tersebut adalah perahu. Anggapan inilah yang menjadi dasar utama munculnya bentuk-bentuk perahu yang dilukis di gua, ceruk, benda-benda perunggu dan lain-lain. Perjalanan-perjalanan arwah menuju ke dunia arwah di seberang lautan biasanya dilukiskan pada nekara-nekara perunggu. Pada bagian bidang pukul atau bagian badan nekara kadang-kadang ditemukan lukisan perahu dengan penumpangnya yang digambarkan dalam bentuk antropomorfik yang sangat primitif (Gambar 31).

Pada sebuah nekara perunggu (kettle drum) yang biasa pula disebut *makalamau* (Mni 3364) di Harena Barkyr, Smithsonian Institution ditemukan lukisan-lukisan perahu pada bagian pundak nekara. Perahu itu menggambarkan perahu panjang dengan ujung-ujungnya melengkung ke atas. Secara keseluruhan perahu

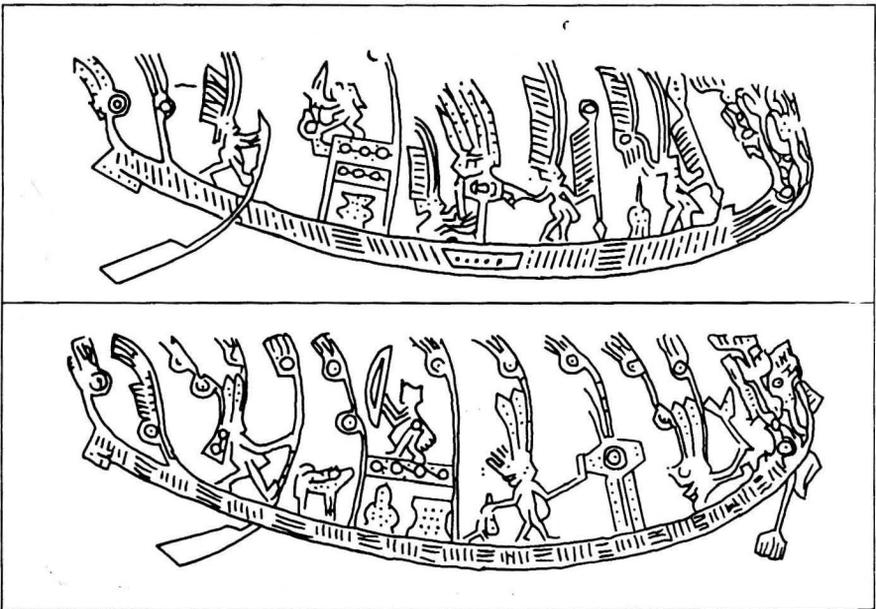
ini tampaknya seperti binatang. Ujung bagian depan merupakan kepala, sedangkan ujung bagian belakang merupakan ekornya. Hal ini mengingatkan pada bentuk-bentuk perahu dari Bali Selatan yang secara keseluruhan menggambarkan seekor ikan yang sangat besar. Apakah jenis perahu ini merupakan prototipe dari perahu-perahu masa perunggu besi dari abad-abad I-VI SM masih menjadi pertanyaan. Tetapi berdasarkan munculnya nekara perunggu Dongson yang diperkirakan berkembang pada abad I-VI SM (Taylor 1991: 64) maka dapat diperkirakan bahwa pada saat itu telah ada bentuk-bentuk perahu yang dibuat secara distilir (Gambar 32). Pada bagian belakang perahu digambarkan bentuk manusia dalam posisi kangkang dengan tangan ke samping memegang sesuatu. Banyak ahli yang mengaitkan perahu-perahu pada nekara perunggu tersebut dengan perahu-perahu arwah, yaitu perahu yang dianggap merupakan kendaraan arwah yang telah meninggal menuju ke dunia arwah. Ada kemungkinan bahwa penggambaran perahu arwah pada nekara tersebut mempunyai kaitan dengan fungsi dari nekara itu sendiri. Beberapa nekara perunggu dijumpai di Pulau Sangeang (Sumbawa). Bukan tidak mungkin bahwa nekara perunggu tersebut dipergunakan sebagai sarana untuk upacara penguburan. Perahu-perahu dengan lukisan orang-orang yang dianggap sebagai arwah leluhur sangat sesuai dengan nekara sebagai upacara kematian disamping untuk keperluan upacara-upacara pemanggilan hujan.

Perahu yang digambarkan pada nekara termasuk perahu “jukung” yang digambarkan tanpa cadik. Perahu dianggap sebagai sarana transportasi untuk menuju ke dunia arwah yang dianggap oleh pendukung budaya perunggu-besi terletak di seberang lautan. Penumpang pada perahu-perahu kematian yang dilukiskan pada nekara perunggu, terdiri dari bentuk manusia dan binatang. Manusia yang digambarkan dalam bentuk sederhana dan skematis- hanya bagian-bagian penting yang digambarkan- mempunyai susunan anatomi yang kurang proporsional. Pada bagian kepala dihias dengan rumbai-rumbai atau mahkota. Posisi penumpang perahu arwah itu ada yang digambarkan duduk dengan memegang dayung. Ada yang berdiri berpegangan antara satu dan lainnya. Ada yang membawa tameng, senjata-senjata. Manusia-manusia tampaknya dihias dengan pakaian lengkap. Sedangkan binatang yang digambarkan di perahu antara lain anjing bersama benda-benda yang lain yang sulit diidentifikasi. Perahu dihias dengan pola-pola hias geometris seperti jajaran genjang dan sulur-sulur. Dari segi bentuk dan cara penggambaran perahu tersebut kemungkinan tidak menggambarkan keadaan

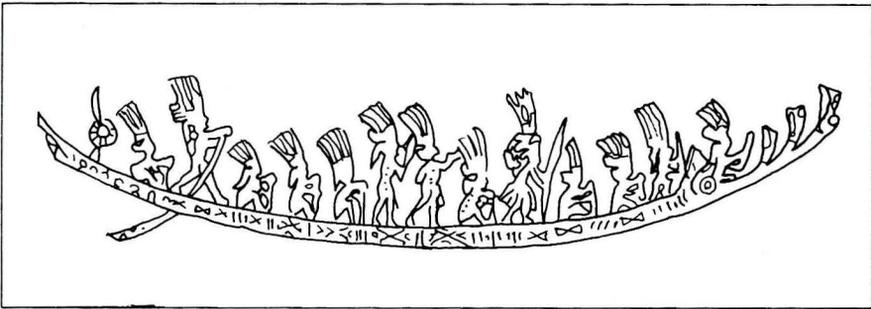
pelayaran yang sebenarnya tetapi merupakan simbol pelayaran suci dari arwah nenek moyang ketika menunjuk ke dunia arwah.

Jenis-jenis perahu arwah yang dilukiskan pada nekara-nekara perunggu mengingatkan pada jenis-jenis perahu dan penumpangnya pada kain tenun yang ditemukan di Krui (Lampung Utara) serta pada lukisan-lukisan kain dari daerah Sumatra Selatan (Palembang). Pada selembur kain dari daerah tersebut disulam dengan manik-manik dan kerang yang menggambar perahu yang dibentuk seperti naga. Bagian depan perahu dihias dengan kepala naga sedangkan bagian belakang menggambarkan ekornya. Bentuk perahu lain yang digambarkan pada kain *tampun* (Palembang) adalah jenis perahu jukung dengan penumpang manusia-manusia yang digambarkan dengan distilir.

Pada nekara-nekara perunggu selain bentuk-bentuk perahu upacara-upacara kematian yang dipergunakan sebagai sarana transportasi juga digambarkan lukisan-lukisan yang menggambarkan jenis-jenis binatang seperti gajah, dan kuda yang masing-masing juga biasa dianggap sebagai kendaraan-kendaraan arwah pada



Gambar 31. Pola hias perahu pada nekara perunggu



Gambar 32. Perahu yang terdapat pada nekara perunggu

waktu menuju ke dunia arwah. Jadi fungsi perahu tampaknya sama dengan fungsi dari binatang-binatang yang digambarkan di sana. Sampai sekarang bentuk-bentuk perahu dan binatang-binatang gajah, kuda dan lain-lain pada berbagai suku-suku di Indonesia masih dianggap sebagai wahana atau kendaraan arwah ketika menuju ke dunia arwah.

Perahu-perahu dalam kehidupan manusia baik pada masa prasejarah maupun pada masa-masa berikutnya tetap menjadi sarana upacara atau dianggap sebagai alat transportasi baik oleh arwah nenek moyang atau oleh kekuatan-kekuatan yang datang yang dapat mendatangkan bahaya. Suku yang tinggal di Tegbanuwa (Mindanao) menganggap ada perahu yang menimbulkan wabah penyakit seperti flu, kolera, disentri dan lain-lain. Wabah penyakit (*salakap*) menurut suku di Tegbanuwa datang dengan perahu besar yang ditiup oleh angin timur laut. Pada upacara tertentu di Mindanao ternyata miniatur perahu dipergunakan untuk sarana-sarana upacara. Perahu tersebut dibuat dari kayu dalam bentuk perahu “jukung” miniatur yang dihias dengan seekor burung di atasnya. Perahu ini menggambarkan sebagai perahu yang mempunyai kekuatan gaib. Pada waktu upacara tersebut perahu ditempatkan di atas tiang-tiang penyangga yang berbentuk seperti perancah. Perahu-perahu besar yang dianggap sebagai pembawa wabah penyakit biasanya dipimpin oleh kapten kapal *Sumurutan* yang dapat menyebarkan berbagai macam penyakit tersebut di atas. Jadi datangnya wabah penyakit kolera, disentri, cacar dan lain-lain karena datangnya seorang tokoh dalam legenda yaitu kapten Sumurutan. Pemujaan-pemujaan yang dilakukan dengan bentuk perahu dari kayu yang ditempatkan di atas puncak tersebut adalah juga untuk menghindari bahaya yang disebabkan oleh datangnya pengaruh-pengaruh jahat yang menimbulkan wabah penyakit.

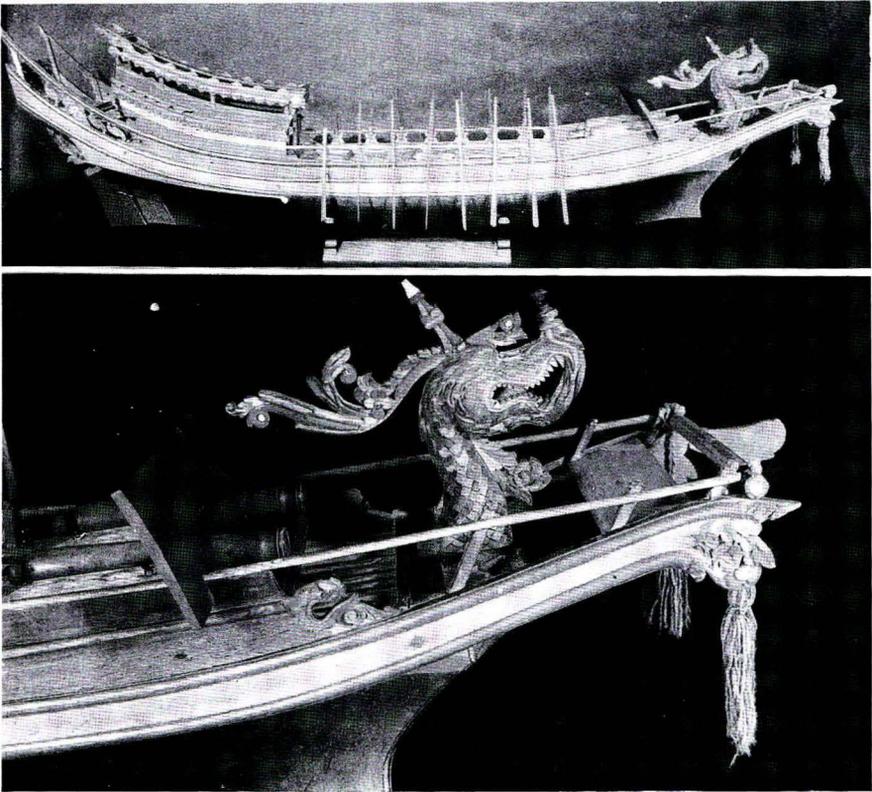


Foto 109. Perahu lancang kuning

Pembuatan perahu-perahu miniatur untuk keperluan-keperluan upacara yang terjadi di daerah ini juga mengingatkan pada pembuatan perahu-perahu upacara dalam bentuk kecil yang biasa dilakukan oleh suku Dayak di daerah Hulu Kapuas. Perahu miniatur yang menggambarkan perahu-perahu berfungsi untuk keselamatan ahli waris. Perahu disimpan di rumah tinggal yang semula ditempati orang yang meninggal ketika hidupnya. Perahu yang menggambarkan perahu mengangkut mayat merupakan suatu kenangan bagi ahli waris dan akhirnya benda-benda ini dianggap sebagai benda keramat maka terus dipuja-puja dan diperlakukan secara baik-baik. Perahu-perahu miniatur biasa disebut perahu *Nabua*. Perahu-perahu pengangkut mayat itu merupakan perahu-perahu biasa yang kemudian dihias sebagai suatu penghormatan kepada si mati. Perahu-perahu inilah yang dilambang-

kan dalam bentuk miniatur yang selanjutnya dijadikan obyek pemujaan bagi ahli warisnya (anak cucunya).

Perahu-perahu yang diperlukan untuk upacara ditemukan di berbagai tempat tidak hanya di Indonesia tetapi juga di kawasan luar Indonesia. Suatu bentuk perahu dipergunakan sebagai sarana upacara kerajaan seperti pada upacara-upacara khusus di Thailand (Jessup, 1991-1989). Pada masa kerajaan Majapahit perahu juga dijadikan simbol dari kekuatan dan kekuasaan kerajaan Majapahit, yang terkenal sebagai kerajaan maritim. Pada masa-masa setelah Islam awal di pantai-pantai Sumatra dan Kalimantan ada perahu-perahu upacara yang biasa disebut sebagai perahu "Lancang". Pada masa kerajaan Majapahit perahu juga dijadikan simbol dari kekuatan dan kekuasaan kerajaan Majapahit, yang terkenal sebagai kerajaan maritim. Pada masa-masa setelah Islam awal di pantai-pantai Sumatera dan Kalimantan ada perahu-perahu upacara yang biasa disebut sebagai perahu "Lancang Kuning." Perahu-perahu miniatur semacam ini memegang peranan penting dalam upacara-upacara panen dan perahu-perahu kadang-kadang dipergunakan dalam upacara-upacara persembahan kepada dewa yang menguasai alam. Pada bagian depan perahu kadang-kadang dipahatkan kepala naga sebagai suatu kekuatan yang menjaga keselamatan manusia (Foto 109).

Pemberian pola-pola hias pada bagian depan perahu-perahu diperlukan sebagai simbol kekuatan untuk menghindarkan pengaruh-pengaruh jahat. Di samping itu pemberian bentuk-bentuk ular, burung dan lain-lain juga dimaksud sebagai simbol kesuburan, atau agar dalam pencarian-pencarian ikan dapat memperoleh hasil yang melimpah. Kepercayaan seperti ini dapat dilihat pada perahu-perahu di daerah Maluku dan Irian Jaya. Dalam doa-doa keselamatan yang dilaksanakan pada upacara-upacara sakral (penguburan) di Pulau Sumba, sering dibacakan mantra-mantra oleh seorang *rato*, pemimpin upacara, yang berisi juga tentang perjalanan panjang yang ditempuh oleh nenek moyang mereka. Nenek moyang suku bangsa Sumba yang menganut kepercayaan *Marapu* (pemujaan terhadap arwah nenek moyang) masih mengingat tentang perjalanan jauh yang ditempuh oleh leluhur-leluhurnya. Dikatakan dalam doa-doa atau mantra-mantra tentang tempat-tempat yang dilalui oleh nenek moyang mereka ketika akan mencapai pulau Sumba (Humba). Mereka menyebut nama-nama di Malaysia, Sumatra, Jawa, Bali, Sumbawa sampai ke Sumba. Dari doa-doa atau mantra yang mereka ucapkan jelas mencerminkan suatu perjalanan yang sangat jauh yang ditempuh melalui laut atau samudra luas.

Perjalanan yang begitu jauh dan membahayakan yang dilakukan oleh nenek moyang suku bangsa Sumba merupakan perjalanan perahu yang panjang. Perahu-perahu yang dipergunakan tentu perahu-perahu yang tahan akan gelombang dan tidak lain adalah perahu-perahu cadik yang sekarang masih banyak dijumpai di pantai-pantai pulau Sumba.

Dengan adanya kehidupan mereka dari nenek moyang sampai ke generasi-generasi selanjutnya maka tidak mengherankan jika perahu akhirnya bukan hanya berfungsi sebagai sarana transportasi atau menangkap ikan, tetapi sangat berpengaruh kepada pola pikir dan kepercayaan mereka. Hal ini menyebabkan banyak yang mempunyai bentuk seperti perahu. ²⁹⁾

Perjalanan laut yang begitu membahayakan dan merupakan perjalanan panjang pernah pula dilakukan oleh nenek moyang suku bangsa yang mendiami daerah pulau Paskah (Easter Island) di Pasifik. Perjalanan itu oleh seorang tokoh peneliti arkeologi bangsa Swedia bernama Heyerdahl dilakukan dari daerah Amerika Selatan ke pulau ini. Perjalanan ini mencapai ribuan kilometer laut dengan menempuh lautan bergelombang besar yaitu lautan Pasifik yang ganas dengan gelombang dan taufan. Migrasi dari daerah Amerika Selatan ke Pasifik, khususnya ke pulau Paskah tersebut dilakukan dengan membawa suatu keahlian dan kepercayaan megalitik. Kepercayaan megalitik pada dasarnya berorientasi pada pemujaan arwah nenek moyang. Perahu-perahu yang tangguh yang dipergunakan untuk menempuh jarak yang begitu jauh

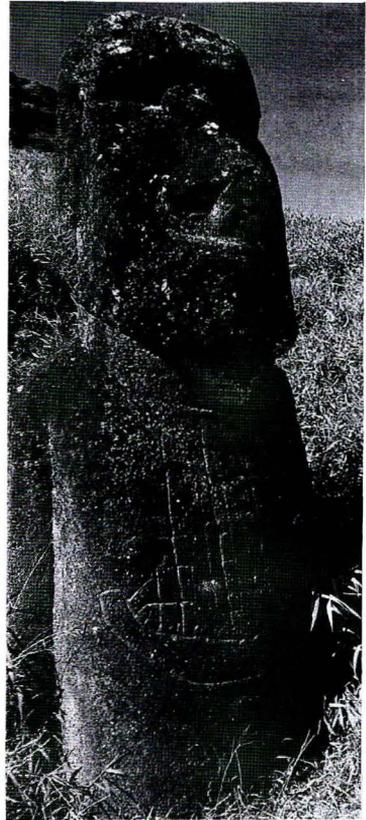


Foto 110. Arca menhir dengan pola hias perahu (Bahn dan Flenely, 1992)

29) Wawancara dengan Oe Mude mantan Kepala Seksi Kebudayaan, Kabupaten Sumba Barat pada saat penulis mengadakan penelitian tahun 1985, 1986 dalam rangka penyusunan disertasi.

dan sangat membahayakan tersebut tampaknya merupakan suatu kenangan yang tidak terlupakan bagi nenek moyang bangsa yang mendiami pulau Paskah di ujung timur kepulauan Pasifik tersebut. Perahu yang mereka gunakan merupakan perahu yang sudah maju. Seorang ahli arkeologi Paul Bahn dan John Flenley menyebutkan perahu-perahu yang dipakai mereka yang kemudian dipahatkan pada bagian belakang arca megalitik sebagai *perahu Eropa* (Bahn dan Flenley, 1992: 111, 202) (Foto 111).

Perahu-perahu yang dipakai untuk perjalanan jauh dari suku bangsa pulau Paskah rupa-rupanya dilengkapi dengan tiang layar dengan 7 buah layar lebar. Anehnya pada bagian bawah tiga perahu terdapat lukisan seperti kura-kura yang terikat pada perahu. Sulit untuk mengetahui maksud gambar dalam pahatan tersebut. Apakah perahu-perahu tersebut merupakan perahu penangkapan kura-kura atau ada maksud yang lain sulit untuk diungkapkan. Dengan adanya bukti-bukti pahatan perahu pada salah satu arca megalitik di pulau Paskah ini maka memperkuat dugaan Heyerdahl bahwa suku bangsa yang mendiami daerah Easter Island khususnya dan pulau-pulau Pasifik pada umumnya datang dari Amerika Selatan. Ini merupakan suatu gambaran peranan dan fungsi perahu jaman dahulu untuk memenuhi sarana-sarana dalam perpindahan bangsa-bangsa dari satu tempat ke tempat lain. Bentuk-bentuk perahu yang dipergunakan untuk bermigrasi antara bangsa satu dan lainnya berbeda-beda. Perahu cadik yang dipergunakan oleh nenek moyang bangsa Indonesia merupakan salah satu perahu tradisional yang dipergunakan untuk menempuh perjalanan dari Asia ke Indonesia.

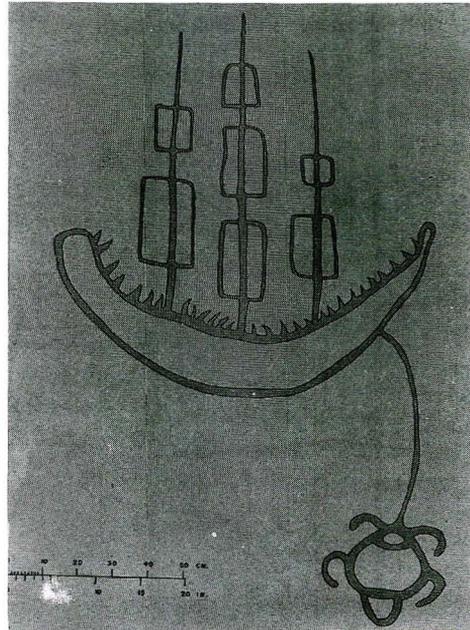


Foto 111. Arca menhir dengan pola hias perahu (Bahn dan Flenley, 1992)

V.2 Fungsi Perahu yang Berkaitan dengan Cara Mencari Makanan

Selain berkaitan dengan perjalanan arwah nenek moyang yang telah meninggal perahu juga dimanfaatkan juga dalam usaha mencari makanan lukisan-lukisan perahu pada dinding-dinding gua. Lukisan gua yang menggambarkan usaha mencari ikan di laut atau sungai dibuktikan oleh lukisan-lukisan perahu yang dibuat bersama-sama lukisan seperti ini yang banyak dijumpai di gua-gua di Indonesia maupun kawasan luarnya. Jenis-jenis ikan yang digambarkan bersama-sama perahu kemungkinan berhubungan dengan jenis ikan yang terdapat di lingkungan mereka. Perahu yang dilukiskan di gua-gua dan ceruk di Sulawesi kebanyakan perahu-perahu jenis “jukung”. Selain perahu jenis ini ditemukan pula perahu dalam bentuk panjang yang dapat dinaiki oleh puluhan orang. Jenis perahu panjang ini ditemukan oleh Ismanto Kosasih dalam penelitiannya di Sulawesi Tenggara. Jenis perahu panjang ini dilukiskan dengan cat warna merah. Perahu panjang ini sekarang banyak ditemukan di Tanimbar (Maluku), Irian Jaya, dan di sungai-sungai Musi.

Bahkan sekarang jenis perahu panjang biasanya dipergunakan untuk olah raga dayung dan dijumpai di Palembang atau di Banjarmasin.

V.3 Fungsi Perahu Sebagai Simbol Peperangan dan Perjalanan Jauh (Migrasi)

Pada jaman dahulu sering terjadi peperangan antara suku satu dengan lainnya. Peperangan tersebut dapat diakibatkan oleh berbagai macam kepentingan. Kemungkinan karena perebutan lahan untuk usaha mencari makan (tempat pengambilan ikan), tempat bercocok tanam, dan lain-lain. Pada masa prasejarah yang masih hidup dalam suasana yang mistis, maka mereka melakukan hal-hal yang dapat menimbulkan munculnya kekuatan, kesaktian dan lain-lain agar pertempuran dapat dimenangkan. Untuk itu maka sering diadakan rupa-rupa cara yang ditujukan kepada kekuatan supernatural. Muncullah apa yang dinamakan sebagai upacara-upacara perang dan tarian yang dilakukan dalam berbagai bentuk.

Suatu adegan yang diperkirakan sebagai simbol dari peristiwa penting yang dialami oleh pendukung kebudayaan gua, digambarkan di dinding-dinding gua yang menjadi tempat tinggal mereka. Adegan upacara perang, atau penggambaran perang telah ditemukan di gua-gua Sulawesi Tenggara. Perahu dalam bentuk panjang dan ramping di gua-gua Sulawesi Tenggara menunjukkan kesamaan

dengan perahu jenis Kora-kora yang juga biasa dianggap sebagai perahu perang. Perahu ini digambarkan dengan orang dan dayung yang begitu banyak. Penggunaan dayung yang banyak tersebut jelas dimaksudkan agar perahu dapat menempuh perjalanan maksimal dalam kesempatan yang diperlukan. Perahu jukung digambarkan dengan orang-orang yang membawa senjata di tangan serta perisai. Senjata tersebut kemungkinan berbentuk panah, kapak, tampah, parang dan lain-lain. Adegan-adegan peperangan yang mempergunakan perahu ini juga ditemukan di gua-gua Seram dan Irian Jaya.

Perahu yang menggambarkan tentang perjalanan nenek moyang di masa lampau, telah ditemukan data-datanya melalui penelitian gua dan ceruk dari jaman prasejarah. Michael Trotter dan Beverley McCulloch telah menguraikan tentang perahu-perahu yang menggambarkan perjalanan orang-orang jaman dahulu yang mendiami daerah Pasifik Barat (Selandia Baru). Dalam bukunya *Prehistoric Rock Art of New Zealand* ia telah menguraikan latar belakang gambar-gambar perahu yang terdapat di dinding-dinding gua.

Suatu deretan lukisan perahu tanpa cadik (jukung) dipahatkan pada dinding gua karang di Kaingaroa (Trotter, 1981: 18). Menurut para ahli, perahu-perahu yang berderet dipahatkan di gua ini menggambarkan kedatangan suku bangsa Maori ke Selandia Baru dari arah utara. Di Arapuni ditemukan lukisan perahu kano yang dibuat dengan arang. Perahu-perahu tersebut tampaknya juga mengait pada suatu gambaran tentang perjalanan nenek moyang dalam menempuh perjalanan jauh menuju ke daerah yang diinginkan. Sayang bahwa pada perahu-perahu tersebut tidak terdapat pahatan atau lukisan penumpang. Tetapi berdasarkan keletakkan dari cara penggambaran perahu tersebut dapat dikatakan bahwa secara keseluruhan perahu dengan jumlah yang banyak tersebut menggambarkan perjalanan menempuh lautan secara bersama (berkelompok).

Perahu dalam perjalanan laut tampaknya digambarkan pula pada pahatan candi Borobudur. Di candi tersebut ditemukan pahatan perahu-perahu yang digambarkan dalam bentuk seperti sedang berlayar di lautan. Perahu dengan layar yang berkembang dan kesibukan penumpang perahu yang menggambarkan sedang memanjat layar, menarik layar, ada yang berdiri, sedang duduk dan lain-lain menggambarkan kesibukan dalam menghadapi gelombang besar. Perahu-perahu

Borobudur kemungkinan menggambarkan perjalanan pelayaran di lautan yang menghubungkan antara India dan Indonesia. Perahu-perahu Borobudur mempunyai bentuk seperti perahu jung yang mempunyai bobot muatan sampai 200 ton.



Foto 112. Perahu sebagai transportasi air

Perjalanan yang telah dialami oleh nenek moyang suatu bangsa merupakan suatu peristiwa penting yang sulit untuk dilupakan begitu saja. Perjalanan dalam rangka migrasi untuk suatu keperluan dengan dasar mencari kehidupan di tanah baru banyak dialami oleh nenek moyang pada zaman pra-sejarah. Perjalanan panjang dengan perahu telah dialami oleh nenek moyang bangsa Indonesia yaitu bangsa Austronesia. Perjalanan panjang tersebut oleh Von Heine Geldern dikatakan memakai perahu-perahu bercadik (Von Heine Geldern, 1945). Perjalanan panjang yang kemudian dituangkan dalam bentuk pahatan atau goresan pada gua dan ceruk-ceruk adalah perjalanan pan-

jang dari bangsa Maori yang berlayar menuju Selandia Baru. Enam buah perahu jenis "jukung" yang ditemukan di suatu ceruk di Kaingara dianggap oleh Martin Wilson sebagai perahu-perahu Maori yang bermigrasi (Trotten, 1981: 18).

Perahu-perahu jung yang dipahatkan di candi-candi Borobudur dan Panataran, kemungkinan juga menggambarkan suatu perjalanan laut yang panjang dari India ke Indonesia. Perahu-perahu jung dengan cadik-cadik yang besar yang dipasang di kanan kiri perahu jelas dimaksudkan untuk memperoleh keseimbangan sehingga tidak mudah terbalik. Peristiwa-peristiwa panjang, kemungkinan menggambarkan perahu di bagian dada dan perutnya. Perjalanan yang dilakukan

oleh nenek moyang pada abad-abad VIII-IX ketika mengadakan kontak perdagangan atau keagamaan di India. Perlu diketahui bahwa pada masa pengaruh Hindu-Buddha telah terjadi pelayaran melalui samudra yang dilakukan oleh perahu-perahu Indonesia dan nenek moyang bangsa Indonesia sendiri.

Pada sebuah arca megalitik yang ditemukan di Easter Island (Pasifik) terdapat sebuah pahatan yang menggambarkan perahu memakai layar. Perahu-perahu dengan bentuk seperti itu (Foto 110; gambar 33) merupakan jenis-jenis perahu yang dipakai oleh pendukung kebudayaan yang menghasilkan arca-arca di pulau tersebut pada waktu mereka datang. Perahu-perahu layar seperti itu oleh Paul Bahn dan John Flenley dianggap perahu tipe Eropa. Bentuk perahu dari situs berciri prasejarah tersebut sudah begitu maju dan belum pernah ditemukan di situs-situs prasejarah yang lain.

Lukisan atau gambar perahu lain yang menggambarkan perjalanan laut dilukiskan oleh Macknight yang diambil dari L. Breton 1939. Perahu-perahu Makasar ini telah dilengkapi layar lebar dan digambarkan sarat dengan muatan. Kapal dari suku bangsa Makasar yang menuju ke Australia telah terjadi pada abad-abad 18 (Foto. 116).

Perahu-perahu suku Bugis (Makasar) pada jaman dahulu mempunyai bentuk yang hampir sama dengan perahu pinisi. Perahu-perahu Makasar terdiri dari 2-3 layar lebar yang memungkinkan perahu-perahu tersebut dapat mencapai kecepatan maksimal. Perahu pelaut-pelaut Makasar tersebut mempunyai bentuk seperti perahu-perahu "jung" yang dapat mengangkat muatan sampai 150-200 ton. Lukisan perahu Makasar tersebut jelas menggambarkan suatu perjalanan laut yang panjang. Gelombang kelihatan tinggi yang menghantam badan perahu, sementara perahu kelihatan membawa muatan yang penuh. Perahu tampak beriring dan keduanya disertai dengan layar terkembang. Sebuah lukisan yang begitu indah, dengan warna coklat, kuning, dan putih menggambarkan tentang perahu-perahu dan nelayan Makasar (Foto. 115).

Suatu peristiwa perjalanan lautan yang lain dituliskan juga pada sebuah

Berdasarkan teori Thor Heyerdahl seorang ahli dari Swis arca-arca megalitik yang berukuran besar-besar tersebut dianggap datang dari Amerika Selatan. Kemungkinan datangnya pengaruh-pengaruh Amerika Selatan ini terjadi pada masa kemudian atau kemungkinan terjadi pada \pm 300.500 SM (sesudah Masehi).

lukisan yang menggambarkan tentang perjalanan orang-orang Atlantik. Perjalanan yang terlukis pada lukisan tersebut menggambarkan perahu-perahu sederhana yang menyeberangi lautan untuk menuju ke Afrika Utara (Foto. 113) (May Weber 1978 hal. 22-23) dalam *the World Last Mysteries*.

Perjalanan orang-orang atlantik ke daerah Afrika Utara terlukis di suatu situs yang berasal dari masa perunggu sekitar tahun 3500 tahun yang lalu. Perjalanan orang-orang Atlantik tersebut dilukiskan dengan memakai perahu yang dilukiskan begitu indah dengan cat warna coklat, kuning, putih, dan keabu-abuan. Perjalanan panjang yang ditempuh bangsa Atlantik tersebut mempergunakan perahu-perahu panjang yang menyerupai jenis kora-kora di Tanimbar. Perahu dilengkapi dengan dayung-dayung panjang dan galah. Pada bagian atas perahu terdapat bangunan beratap di mana penumpang duduk berhadap-hadapan. Ujung-ujung perahu bagian depan melengkung ke atas dan dihias dengan berbagai pola hias. Pada bagian badan terdapat pola hias garis-garis lengkung patah dan sulur-sulur dengan lingkaran memusat. Yang menarik perhatian adalah lukisan dari Akrotiri tersebut di atas selain menggambarkan perahu juga menggambarkan bangunan-bangunan mewah yang terletak di pelabuhan.

Perjalanan dengan perahu-perahu sederhana dialami juga oleh suku bangsa yang mendiami pulau Kreta. Pemukiman awal yang terjadi di pulau Kreta ini berlangsung pada tahun 5000 SM dan diperkirakan mereka datang dari daerah Asia Minor (Mediterania). Perahu-perahu sederhana dimaksud kemungkinan juga merupakan perahu kayu tanpa cadik, seperti yang dapat disaksikan dilukiskan di Akrotiri.

Perjalanan yang sangat jauh yang ditempuh pedagang-pedagang Cina yaitu perjalanan yang dilakukan oleh Hui Shen pada tahun 459 SM. Perjalanan ini disertai pula 4 pendeta agama Buddha. Perjalanan perahu-perahu "jung" Cina melalui Jepang terus ke Pasifik dan ke Amerika Utara dan terus ke Meksiko. Jung-jung yang dipergunakan oleh Hui Shen dan empat pendeta Buddha ini tampaknya merupakan perahu pada abad-abad pertama Masehi.

Sementara perjalanan bangsa Austronesia yang oleh para ahli diakui sebagai induk bangsa Indonesia tidak ada data yang nyata yang dilukiskan dengan bentuk-bentuk lukisan perahu. Perjalanan panjang nenek moyang bangsa Indonesia hanya dapat diuraikan melalui penelitian yang sangat mendalam oleh Von

Heine Geldern yang kemudian menuliskan artikelnya dalam *Prehistoric Research in the Netherlands Indies*. Perjalanan bangsa Indonesia dikatakan dimulai pada masa bercocok tanam (jaman batu baru: neolitik) dan berlangsung pada tahap berikutnya pada jaman perunggu besi. Perjalanan nenek moyang ke Indonesia dilakukan dengan mempergunakan perahu-perahu cadik yaitu perahu kayu yang di bagian kanan dan kirinya terdapat cadik yang berfungsi menjaga keseimbangan (Von Heine Geldern, 1945).

Perdagangan antara Majapahit, Sriwijaya, India dan Tiongkok pada abad-abad pertama Masehi telah begitu ramai. Peranan dagang dan pelayaran antara Tiongkok-Indonesia dan India di samping dengan perahu-perahu Indonesia (perahu Majapahit dan Sriwijaya) juga perahu-perahu India dan Tiongkok. Bukti adanya perahu-perahu Nusantara yang memegang peranan adalah adanya berita dari I-tsing maupun Gunadarma serta ditemukannya bentuk-bentuk perahu di candi Borobudur. Walaupun aktifitas pelayaran dipegang perahu-perahu Nusantara tetapi perahu Tiongkok (Cina) juga sudah banyak pula yang datang ke Indonesia untuk membawa barang-barang keramik Cina maupun dalam bentuk “jung” telah muncul pada waktu itu. Bukti adanya perahu Cina tersebut adalah dengan ditemukannya suatu pahatan atau goresan perahu yang ditemukan oleh para arkeolog Cina pada sebuah dinding kubur batu dari dinasti Han abad-abad pertama Masehi. Pada masa dinasti Han tampaknya perahu-perahu Cina sudah hilir mudik dari Cina ke Indonesia. Keramik dari masa Han ditemukan di berbagai tempat di Indonesia yang dapat dipakai sebagai bukti adanya aktifitas perdagangan antara Cina dan Indonesia. Berdasarkan pengamatan para arkeolog dari data gambar perahu dari kubur batu abad pertama Masehi tersebut dapat diketahui bahwa “jung” Cina yang dipergunakan pada masa dinasti Han mempunyai ukuran panjang 18 m dengan tinggi tiang layar 15 m.

Kecepatan maksimal yang ditempuh perahu Cina jenis jung ini adalah 180 km per 24 jam (Byron Longman, 1978, *the World's Last Mysteries*: hal 59)³⁰⁾

30) Byron Longman: 1978, Who really discovered the New World, “The World's Last Mysteries”

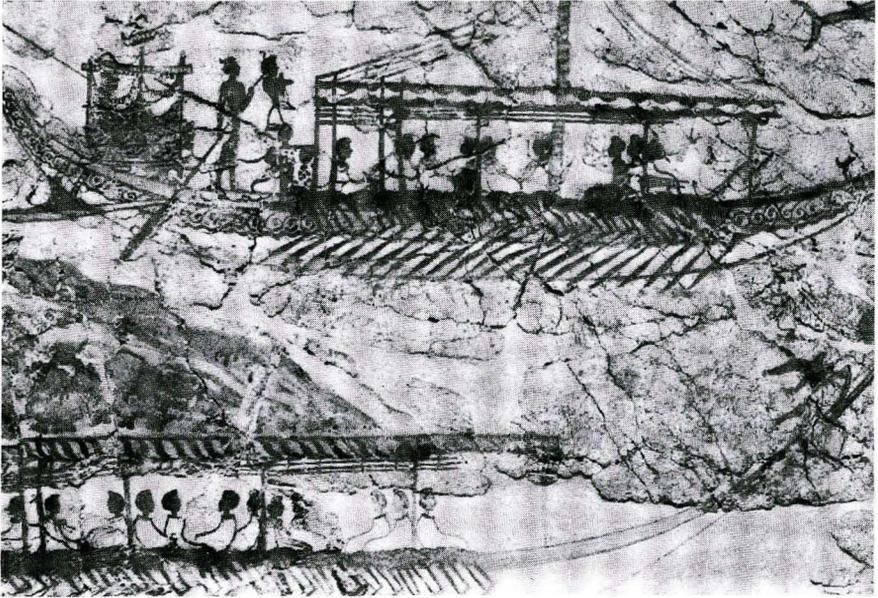


Foto 113. Lukisan perjalanan pada zaman dahulu menuju ke Afrika Utara
(May Weber, 1998)

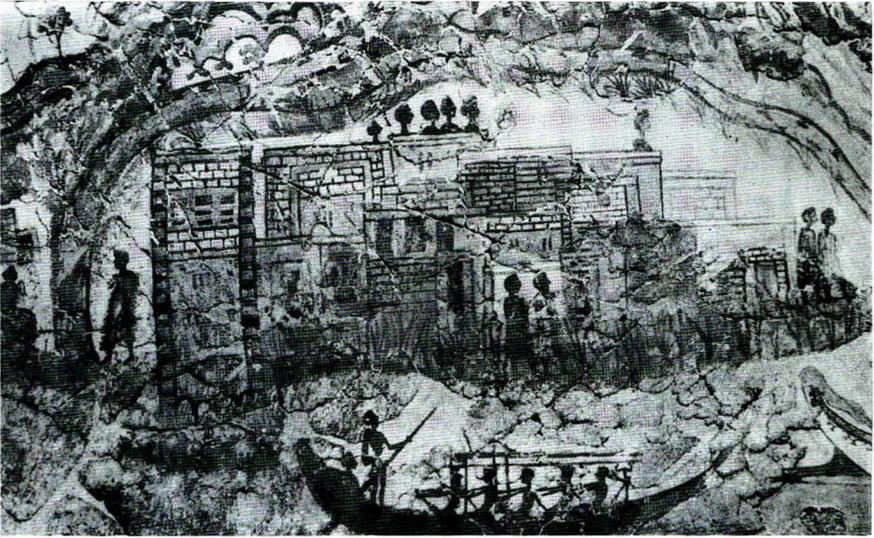
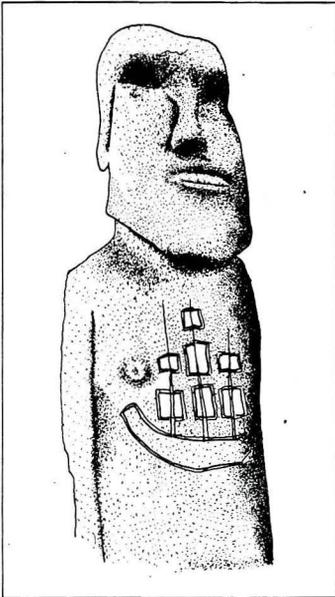


Foto 114. Lukisan perjalanan nenek moyang bangsa Atlantik (May Weber, 1978)



Gmb 33. Arca menhir dari Pulau Paskah dengan pahatan perahu

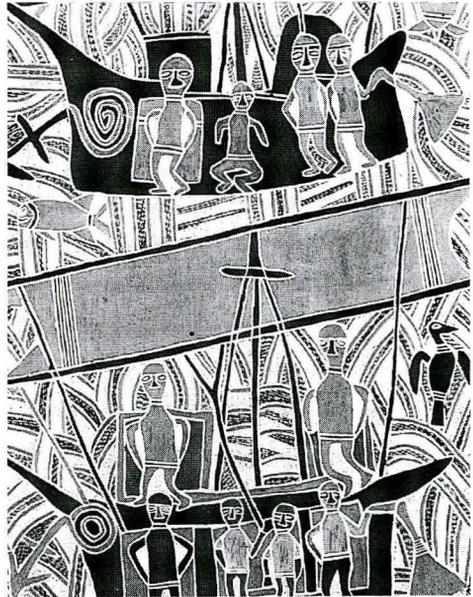


Foto 115. Lukisan perahu Makasar (Bugis) Macknight, 1976



Foto 116. Lukisan perahu Makasar yang sedang berlayar (Macknight, 1976)

Jung dari jaman dinasti Han ini kemungkinan menjadi inspirasi para ahli perahu (undagi lancang) untuk membuat Jung-jung yang lebih besar. Bahkan jung Indonesia pada masa Majapahit dan Sriwijaya telah mencapai bobot muatan 150-200 ton. Perahu-perahu jung Nusantara terus berkembang dan sekarang banyak disaksikan di aliran-aliran sungai, di Kalimantan. Menurut berita-berita Cina, kata Martapura merupakan pengeksport jung terbesar di Asia Tenggara.

V.4 Fungsi Perahu Sebagai Sarana Lomba dan Rekreasi

Perahu-perahu untuk lomba dan rekreasi telah lama muncul. Bukan tidak mungkin bahwa lomba-lomba perahu ini sudah dimulai sejak masa-masa prasejarah. Perahu-perahu panjang dengan penumpang dan dayung yang begitu banyak yang dijumpai pada lukisan di Sulawesi Tenggara patut dicurigai sebagai awal dari penggunaan perahu seperti ini. Lomba-lomba perahu dalam memeriahkan suatu peristiwa penting telah dilakukan tidak hanya di berbagai tempat di kawasan Indonesia, tetapi sudah meluas ke Asia Tenggara bahkan di belahan bumi lainnya.

Di Indonesia seperti telah disebutkan pada halaman terdahulu lomba-lomba perahu panjang dengan berbagai model pakaian yang indah-indah telah dilakukan baik di sektor Indonesia Barat (Palembang, Pekanbaru), di Indonesia Tengah (Banjarmasin, Samarinda, Ujungpandang, Pontianak) di Indonesia Timur (Banda, Irian Jaya dan lain-lain) (Foto 117, 118). Sedangkan di kawasan Asia Tenggara di Thailand (Foto 119). Kalau melihat perkembangan tentang fungsi perahu sebagai sarana adu kecepatan (lomba) kemungkinan terjadi karena diilhami oleh perahu-perahu perang yang panjang yang dimiliki oleh orang yang begitu banyak dengan berbagai senjata.

Baik dalam kebutuhan sebagai sarana perang maupun lomba perahu mempunyai ciri-ciri dan persyaratan yang hampir sama yaitu:

- ❖ Terdiri dari perahu panjang dan ramping agar mudah mencapai kecepatan maksimal.
- ❖ Dapat dinaiki sejumlah orang sesuai dengan kebutuhan.
- ❖ Sebelum perang/berlomba perahu diberi "hiasan" tertentu untuk menurunkan mental musuh.

Perahu-perahu lomba kadang-kadang dihias dengan pahatan-pahatan yang beraneka ragam baik untuk keperluan religius atau keindahan. Pola hias yang sering digunakan adalah binatang seperti ular naga, burung, binatang melata dan manusia yang kadang-kadang distilir. Perahu-perahu dengan haluan berbentuk kepala naga dan buritan sebagai ekornya dapat dilihat di Bangkok (Thailand) (Foto 119). Demikian pula di Banda perahu-perahu panjang untuk lomba dan rekreasi dihias dengan berbagai bentuk pahatan baik pada bagian haluan dan buritan. Bahkan bendera merah putih dan atribut masing-masing pengikut lomba tampak menghias perahu-perahu tersebut (Foto 118). Bentuk-bentuk adegan lomba dengan peserta di masing-masing perahu yang cukup banyak dijumpai di Irian Jaya (Foto 117) dan di Pontianak (Foto 120).

Perahu-perahu jenis panjang yang dipergunakan untuk lomba ini sekaligus berfungsi sebagai sarana olah raga dan rekreasi yang sangat menarik.



Foto 117. Perahu panjang dari Irian Jaya yang berfungsi sebagai sarana lomba & rekreasi



Foto 118. Perahu-perahu panjang dengan puluhan penumpang dalam adegan lomba (Banda, Repru Ensiklopedia Ind.)

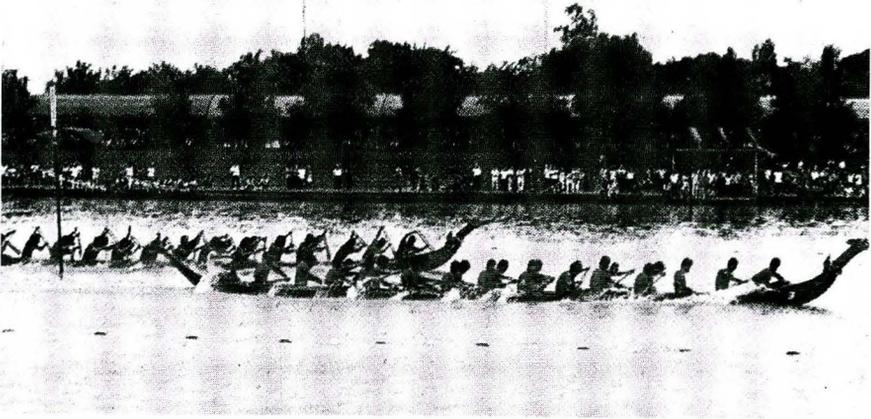


Foto 119. Perahu-perahu lomba sedang beraksi di salah satu sungai besar di Bangkok, Thailand (Repro, Ensiklopedia Ind.)

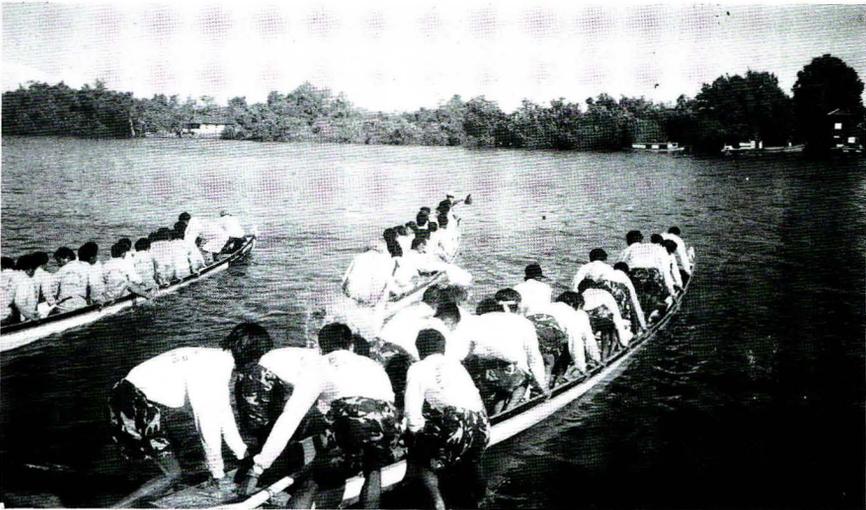


Foto 120. Perahu panjang yang dipergunakan untuk berlomba kecepatan dari daerah Kalimantan Barat (Pontianak). Para pendayung terdiri dari 20 orang dengan berpakaian seragam. Selain kecepatan, keindahan pakaian seragam juga menentukan kemenangan. Adu/lomba perahu ini juga dijumpai di daerah Kalimantan (Banjarmasin), Palembang bahkan di Thailand.



Foto 121. Perahu-perahu berkepala naga siap untuk bertanding (Thailand: Repro Ensiklopedi Ind.)

V.5 Fungsi Perahu Sebagai Sarana Berdagang

Perahu-perahu sarana transportasi tertua di jaman purba mempunyai peranan dan fungsi yang sangat kompleks. Perahu-perahu kecil jenis jukung baik yang dibuat dari papan atau dari sebatang kayu ada juga yang dijadikan sarana untuk perdagangan. Peristiwa perdagangan dengan perahu telah tumbuh dan berkembang pada masyarakat yang hidup di lingkungan air. Baik di dekat laut (teluk) atau di danau dan sungai-sungai besar sering terbentuk kelompok-kelompok perahu yang berfungsi sebagai alat penjaja barang dagangan.

Barang dagangan dimaksud ada yang berupa bahan-bahan makan baik yang mentah maupun yang sudah masak. Sayur-sayuran seperti kol, bayam, terong, tomat, cabai, pasti dapat dijumpai di pasar-pasar terapung tersebut. Demikian pula pakaian jadi atau belum jadi dapat dibeli di sana. Pemanfaatan perahu-perahu untuk berdagang dengan mudah dapat terjadi pada masyarakat yang tinggal di rakit-rakit/desa terapung yang tidak mungkin ditempuh melalui jalan darat.

Pasar-pasar terapung dapat dijumpai di Indonesia maupun di luar negeri. Di Indonesia dijumpai di Banjarmasin, Palembang, dan lain-lain dalam bentuk pasar

terapung besar maupun kecil (yang hanya terdiri dari beberapa perahu jukung).

Pasar terapung yang besar yang dipenuhi oleh perahu-perahu dalam jumlah ratusan dijumpai di Banjarmasin (Foto 112, 125, 126), sedangkan di luar negeri yang telah berhasil didokumentasikan oleh Waluyo (Puslit Arkenas, 1985) yaitu di Bangkok (Thailand, Foto 123, 124).



Foto 122. Pasar terapung di Banjarmasin



Foto 123. Pasar terapung di Bangkok, Thailand

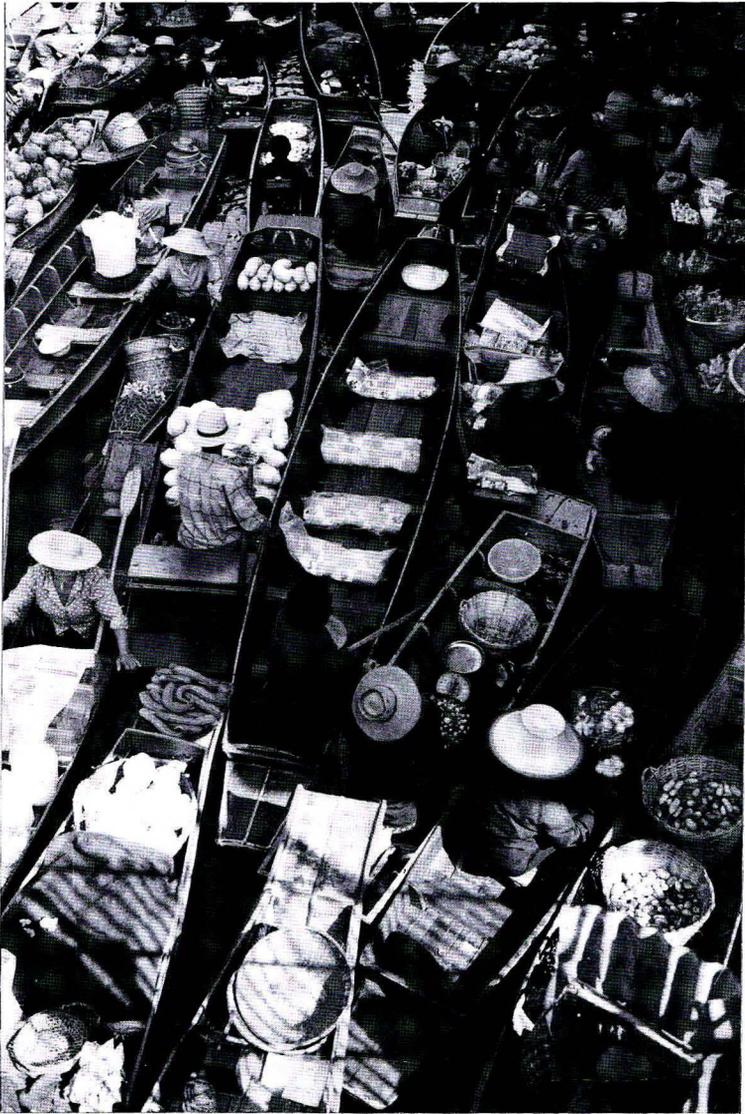


Foto 124. Pasar terapung di Bangkok, Thailand



Foto 125. Pasar terapung di Banjarmasin waktu pagi



Foto 126. Pasar terapung Banjarmasin di pagi hari



Foto 127. Perahu-perahu siap menjajakan dagangan dari rumah ke rumah di Banjarmasin

VI. ARTI PENTINGNYA PERAHU TRADISIONAL NUSANTARA DALAM JATI DIRI DAN KEPRIBADIAN BANGSA

Di dalam bahasan tentang perahu tradisional Nusantara tampaknya sangat erat dengan jati diri dan kepribadian bangsa. Perahu tradisional Nusantara tersebut dalam sejarah dan proses tumbuh berkembangnya, menunjukkan keterkaitan dengan identitas yang dapat dibanggakan yang mempunyai nilai-nilai luhur dalam bentuk kepribadian dan jati diri bangsa Indonesia. Perahu Nusantara yang bersifat tradisional merupakan hasil dari pola pikir dan sepak terjang nenek moyang bangsa Indonesia, sebagai usahaantisipasi dari keadaan geografis yang sebagian besar terdiri dari pulau-pulau. Sejak munculnya pertama kali perahu Nusantara di bumi asalnya keadaan perahu tersebut masih sangat sederhana. Perahu-perahu sebagai sarana perhubungan pada saat nenek moyang berada di daerah Asia terdiri dari perahu-perahu bambu yang dirakit atau gelondongan kayu bulat yang diikat satu sama lain sehingga menjadi sarana yang dapat dipakai untuk menyeberangi sungai. Sarana tersebut jauh dari sempurna, mereka berpikir bahwa pemenuhan kebutuhan mereka telah tercukupi dengan perahu dalam bentuk sederhana tersebut. Tetapi pada saat menginjak ke Nusantara telah terjadi lompatan kemahiran teknologi yang begitu maju bukan hanya dalam bentuk tetapi juga terjadi pengembangan dalam fungsi dan peranannya. Bangsa Indonesia telah mahir dalam merekayasa perahu-perahu dalam berbagai bentuk dan ini semuanya dicapai melalui perkembangan pola pikir yang begitu dinamis dan ingin maju dari pendukung perahu Nusantara. Perahu-perahu Nusantara yang begitu handal dalam menaklukkan lautan dan samudra yang begitu ganas, tidak terlepas dari kegigihan perjuangan dalam mencapai kemajuan. Kesadaran akan perlunya sarana transportasi di daerah kepulauan Nusantara telah mendorong

bangsa Indonesia tidak berpangku tangan, tetapi tetap membuat ancang-ancang yang sekiranya dapat dipakai untuk meningkatkan kehandalan perahu Nusantara, dari masa prasejarah, Hindu sampai dengan masa datangnya pengaruh Islam awal nenek moyang bangsa Indonesia. Tahapan tersebut begitu transparan, perubahan sedikit demi sedikit akan kemajuan perahu Nusantara terlihat dari bentuk-bentuk perahu yang diciptakan mereka baik dalam bentuk lukisan, pahatan dalam dinding-dinding candi, dan bentuk perahu. Perahu pada masa prasejarah yang tertuang pada lukisan di gua-gua masih tampak sederhana. Begitu menginjak masa-masa adanya pengaruh luar (dari India) perahu di Nusantara berkembang begitu pesat. Data kemajuan pesat yang dicapai oleh nenek moyang pada masa itu adalah adanya pahatan perahu-perahu Nusantara pada candi-candi Borobudur maupun di candi Panataran. Lebih-lebih pada masa Islam, perahu-perahu Nusantara telah berkembang pesat dan telah menjadi sarana transportasi penting dalam perdagangan internasional.

Data tersebut di atas menunjukkan adanya kesadaran yang besar serta rasa kebanggaan bagi nenek moyang itu sendiri terhadap kepiawaian yang diturunkan generasi-generasi sebelumnya. Perahu Nusantara tumbuh dan berkembang melalui proses-proses yang dikembangkan berdasarkan kepentingan dalam berbagai pengalaman yang dialami nenek moyang selama bertahun-tahun mengarungi samudra. Pengalaman bertahun-tahun tersebut jelas akan merupakan petunjuk bagaimana harus mengatasi halangan atau hambatan yang sering terjadi dan dihadapi di lautan. Dengan seringnya mereka menghadapi berbagai masalah kelautan maka secara tidak langsung mereka (nenek moyang) akan memikirkan bagaimana cara mengatasi masalah-masalah tersebut. Sebagai contoh munculnya perahu cadik yang merupakan ciri khas perahu Nusantara adalah akibat pengalaman di laut di mana perahu tanpa cadik yang mendapat serangan gelombang besar akan terbalik.

Pengalaman itulah yang kemudian menjadi tantangan bagi nenek moyang bangsa Indonesia untuk menciptakan perahu yang tidak mudah terbalik. Akhirnya citi-cita menciptakan perahu yang diharapkan dapat mengatasi gelombang adalah dipasangnya kayu-kayu atau bambu yang direntangkan di samping kanan dan kiri perahu sejajar dengan perahunya. Muncullah cadik yang menjadi penguat dan menahan kemungkinan untuk tidak terbalik. Kemajuan yang lain yaitu munculnya

ide untuk membuat perahu dari sebatang kayu besar yang dipahat sehingga membentuk dinding-dinding perahu atau lubang memanjang sebagai tempat muatan. Munculnya ide pembuatan perahu dari jenis kayu yang dipahat sebagai pengganti rakit bambu atau kayu bulat karena ketidakmampuan rakit-rakit tersebut memenuhi kebutuhan akan kecepatan yang diinginkan. Rakit-rakit baik dari bambu atau balok-balok kayu yang dirakit mempunyai dasar lebar. Dengan dasar yang lebar tersebut maka tekanan air yang datang dari depan semakin besar. Besarnya tekanan air dari bagian depan menyebabkan ketidakmampuan rakit tersebut mencapai kecepatan yang diinginkan. Lain halnya dengan perahu kayu yang dipahat. Perahu-perahu ini mempunyai dasar sempit dan ramping sehingga memungkinkan untuk menempuh kecepatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan jenis rakit. Itulah suatu proses awal yang menunjukkan adanya perkembangan perahu Nusantara pada jaman dahulu.

Perahu tradisional Nusantara yang didasari oleh perahu-perahu cadik merupakan warisan dari bangsa Austronesia. Bangsa inilah yang kemudian menyebar dan meninggalkan segala hasil karya ciptanya di tanah air termasuk perahu cadik. Namun demikian nenek moyang bangsa Indonesia terus tidak tinggal diam. Perdagangan yang dilakukan bersama-sama dengan negara lain seperti India, Cina, Anam, Laos, Thailand, Filipina dan lain-lain sedikit demi sedikit memberikan sumbangan kepada wawasan yang telah dimiliki sebelumnya oleh bangsa Indonesia yaitu tentang pembuatan perahu. Datangnya perahu jenis "jung" dari India, Cina dan lain-lain justru memperkaya pengetahuan nenek moyang bangsa Indonesia untuk menciptakan perahu-perahu Nusantara yang lebih handal. Pembuatan perahu yang tertua dalam bentuk perahu kuno atau jung terjadi di Gilimanuk (Bali). Pembuat-pembuatnya adalah undagi lancang (R.P. Soejono, 1977). Demikian pula pada masa Majapahit pembuatan perahu semakin lebih maju. Perahu-perahu Nusantara pada waktu itu merupakan sarana transportasi utama dalam pelayaran perdagangan antara Indonesia, Cina dan India. Keahlian dalam pembuatan perahu dilanjutkan pula pada masa-masa pemerintahan raja-raja Sriwijaya. Kerajaan Sriwijaya dengan perahu-perahunya yang begitu handal akhirnya dapat mengatasi permasalahan kelautan yang diakibatkan perompak-perompak ganas di selat Malaka atau di laut Cina. Sriwijaya telah menjamin keamanan pelayaran di sana karena Sriwijaya dilengkapi dengan perahu-perahu perang yang tangguh dengan angkatan lautnya yang gagah berani.

Keberanian mengarungi samudera bagi nenek moyang bangsa Indonesia sudah tidak diragukan lagi. Keberanian yang luar biasa yang dialami nenek moyang bangsa Indonesia tersebut yaitu dengan perahu-perahu cadik yang sederhana, mereka telah dapat menaklukkan samudra dan lautan luas dari Madagaskar sampai Pasifik. Peristiwa-peristiwa yang dialami bersama nenek moyang bangsa Indonesia untuk mencari kehidupan yang lebih baik di Nusantara merupakan suatu pengalaman yang tidak terlupakan oleh mereka. Sifat-sifat perjuangan dalam menghadapi tantangan baik dalam mengatasi laut yang ganas atau dalam pengembangan kebudayaan dan ilmu pengetahuan serta teknologi merupakan identitas nenek moyang bangsa Indonesia yang tidak terlupakan. Nenek moyang mempunyai kesadaran akan sejarah mereka di tanah asalnya, sehingga mereka tetap mempertahankan cara hidup dan tatanan serta langkah-langkah dalam menguasai teknologi peralatan baik untuk laut maupun dalam mengatasi masalah kebutuhan sehari-hari. Mereka tetap mengembangkan budaya yang mereka miliki yang dibawa serta dari tanah asalnya sampai ke Indonesia. Budaya tersebut adalah budaya yang begitu tinggi nilainya yaitu budaya neolitik atau bercocok tanam, budaya perunggu besi yang telah berhasil menciptakan alat-alat yang "maju" untuk bertani, berburu, menangkap ikan atau untuk kebutuhan kepercayaan (religi).

Teknologi pembuatan benda-benda untuk kebutuhan sehari-hari serta teknologi pembuatan perahu berjalan seimbang antara satu dan lainnya. Ini berarti bahwa di mana ada perahu yang mempunyai ciri-ciri khas perahu tradisional Nusantara di situ pula terdapat hasil budaya yang diciptakan oleh pendukung budaya perahu tersebut, yaitu tradisi pembuatan alat-alat dari perunggu, tradisi pembuatan bangunan-bangunan batu besar. Oleh karena itu maka tidak mengherankan jika, pada masa prasejarah muncul sarana-sarana untuk penguburan dibuat seperti bentuk perahu. Bentuk-bentuk perahu di sini bukan hanya memberikan bayangan dan kenangan bagaimana nenek moyang menyeberangi lautan, tetapi juga anggapan bahwa nenek moyang yang masih hidup setelah mati juga dianggap harus menyeberangi lautan untuk mencapai tempat arwah yang terletak di seberang lautan atau di hulu sungai.

Semua uraian tentang perahu dan budaya yang menyertainya adalah merupakan suatu bukti dan merupakan identitas nenek moyang yang dapat dianggap sebagai awal adanya jati diri dan kepribadian bangsa. Dengan adanya ke-

nangan paha getirnya peristiwa sejarah atau kehidupan nenek moyang bangsa Indonesia, mereka telah mampu menentukan arah dalam kehidupan mereka. Mampu mengembangkan kepiawaian yang diwariskan dalam pembuatan dan pengembangan perahu Nusantara, mereka mampu mengembangkan dan tetap mempertahankan budaya dan kepercayaan mereka sehingga dalam waktu yang panjang tidak hilang. Bahkan adat istiadat, organisasi sosial kemasyarakatan, budaya dan lain-lain tetap dijunjung tinggi. Mereka telah memiliki kemampuan sehingga tidak terombang-ambing oleh pengaruh dari luar. Semuanya itu sangat menentukan dalam perjalanan kehidupan perahu dari luar. Semuanya itu sangat menentukan dalam perjalanan kehidupan perahu Nusantara, yang didorong oleh kondisi masyarakat yang stabil baik dari segi kebutuhan akan sumber kehidupan maupun dari segi spiritual.

Inilah yang menjadi ciri khas dan identitas nenek moyang bangsa Indonesia pada waktu itu yang terus diwariskan kepada bangsa Indonesia sekarang ini maka terbentuklah jati diri dan kepribadian bangsa. Menurut Edi Sedyawati apabila identitas suatu bangsa itu rusak, dan lebih-lebih jika hilang sama sekali, maka bangsa yang bersangkutan akan menderita trauma yang mendalam. Kehilangan atau kehancuran identitas diri itu membawa kepada disintegrasi komunitas, atau bahkan membawa pada situasi alienasi dan mudah tunduk.³¹⁾

Berbicara tentang jati diri bangsa yang mengacu pada tatanan hidup secara luas cukup sulit. Kesulitan itu muncul karena adanya pandangan yang berbeda-beda tentang pengertian jati diri bangsa. Ada yang mengatakan bahwa jati diri suatu bangsa harus ditinjau dari suatu gerakan yang dapat menandai adanya kebangkitan nasional dari bangsa tersebut. Sementara tentang jati diri bangsa Indonesia melalui akumulasi gagasan-gagasan dan nilai-nilai yang telah terbentuk sepanjang masa. Selain itu jati diri dapat pula dijelaskan sebagai kemampuan beradaptasi terhadap lingkungan yang telah dibuktikan dari masa ke masa. Jati diri juga dapat dijelaskan sebagai kemampuan bangsa untuk mengambil sikap dan situasi sejarah yang khas dari masa ke masa dapatlah dicari suatu titik temu bahwa jati diri bangsa yang mengacu pada nilai-nilai kehidupan dapat diruntut dari bagaimana nenek moyang bangsa Indonesia dapat mewariskan segala kemampuan

31) Edi Sedyawati dalam karya tulisnya tentang Arkeologi dan Jatidiri Bangsa, yang dibacakan pada Pertemuan Ilmiah Arkeologi VI 1992

sehingga bangsa Indonesia tetap eksis dan maju. Semangat persatuan dan kesatuan walaupun pada jaman dulu masih belum terkoordinasi namun gejala-gejala adanya semangat persatuan telah ada.

Dalam kaitannya dengan kemampuan menguasai lingkungan alam yang terdiri dari pulau-pulau dengan gelombang besar, maka dapat diketahui bahwa hal tersebut sudah bukan hal baru bagi bangsa Indonesia. Nenek moyang bangsa Indonesia. Kemampuan bangsa Indonesia serta nenek moyang di masa lalu dalam beradaptasi dengan lingkungan laut telah dialami secara terus menerus dari masa ke masa. Hal ini jelas dapat disaksikan pengaruh Hindu dan masa perkembangan Islam awal sampai sekarang. Peristiwa-peristiwa dalam menguasai laut mengalami perkembangan tahap demi tahap khususnya dalam perkembangan bentuk-bentuk perahu yang senantiasa dituntut lebih baik dan lebih efektif dan efisien untuk menaklukkan samudra luas yang penuh tantangan. Peristiwa yang panjang yang dialami bangsa Indonesia menghasilkan suatu keadaan dan kemampuan bangsa Indonesia sekarang dalam menguasai laut.



DAFTAR PUSTAKA

- Bahn, Paul dan Flenley, John
1992 Easter Island Earth Island, Thames and Hudson
- Bernet, AG Kempers
1976 Ageless Borobudur, Service/Wassenaar
- Bintarti, D.D.
1994 "Prehistoric Burial in Indonesia", Jejak-jejak Budaya, Asosiasi Prehistorisi Indonesia Rayon II, Yogyakarta
- Boechari
1993 Hari Jadi Kota Palembang berdasarkan prasasti Kedukan Bukit, dalam Sriwijaya perspektif dalam arkeologi dan sejarah.
- Casparis, J.G. de
1958 "Airlangga, Pidato pada penerimaan Guru Besar PTPG, Malang, Universitas Airlangga
- Egami, Namio
1973 The Beginning of Japanese Art, New York, Weatherhill/Hiebonssha Tokyo
- Faizaliskandar, Mindra
1993 Kedatuan Sriwijaya dalam penelitian (sebuah pengantar Redaksi, Sriwijaya dalam prospektif arkeologi dan sejarah.
- Geldern, R. von Heine
1945 "Prehistoric Research in the Netherlands Indie", Science and Scientist in Netherlands Indie.
- H, Sarkar
1982 "Megalithic Culture of India", Megalithic Cultures in Asia, 127-163, Hanyong University Press
- Hakim, Budiarto
1996 "Hubungan antara Sulawesi dan Jawa studi jalur pelayaran perdagangan kuno (sampai dengan abad XVII M, Jurnal Penelitian, Balar Bandung).
- Hall, D.G.F.
1968 A History of Southeast Asia
- Hawkins, W. Clifford
1992 Praus of Indonesia

- Hoop, ANJ Th a Th. van der
1938 "De Prehistorie" Geschiedenis van Nederlands Indie
- Horridge, Adrian
1981 The PrahU Traditional Sailing Boat of Indonesia, Oxford University Press
- Intan, Fadhlán S.
1997-1998 "Geologi Situs Gua Kepulauan Kei Kecil, Maluku, Majalah Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan
- Irawan, Bambang
1981 Perahu Tradisional Madura, Benda koleksi Museum Sumenep, Makalah untuk Lokakarya Penelitian Sosial-Budaya Madura, Proyek Peningkatan Sarana Pendidikan Tinggi, Depdikbud.
- Jessup, Helen ibbitson
1992 Court Arts of Indonesia, The Asia Society Galleries, New York in Association with Harry N. Abrams, Inc. New York
- Kana, L Niko
1983 Dunia Orang Sawu, Seri Budi no. 2, Penerbit Sinar Harapan
- Kosasih
1983 "Lukisan Gua di Indonesia, Sebagai Sumber Data Penelitian Arkeologi", PIA III, Ciloto, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional
- Kusumawati, Ayu
1997-1998 *Bentuk Sarkofagus Bali dan Latar Belakangnya*, Majalah Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan
- Lapian, A.B.
1979 "Pelayaran Pada Masa Sriwijaya", Pra Seminar Penelitian Sriwijaya, Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional, Proyek Penelitian dan Penggalian Purbakala
- Lun, Emelin dkk.
1978-1979 Adat Upacara Perkawinan Daerah Kalimantan Timur, Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah Depdikbud.
- Macknight, CC
1976 "The Voyage to Marege, Macassan trepangers in Northern Australia, Melbourne University Press
- Mahaviranata, Purusa
1983 "Sarkofagus Gunung Sangka Bulan Sumbawa" PIA ke III Ciloto, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional

- Manguin, Pierre-Yves, dan Nurhadi
 1987 "Perahu Karam di Situs Bukit Jakas, Propinsi Riau, Sebuah laporan sementara, 10 Tahun Kerjasama Puslit Arkenas dan EFEO, Monkomo Company.
- Manguin, PY.
 1987 Perahu Karam di Situs Bukit Jakas, Propinsi Riau sebuah Laporan Sementara, 10 Tahun Kerjasama Puslit Arkenas dan EFEO
- McKinnon E, Edwards
 1993-1994 Itica arca Tamil di Kota Cina, Saraswati, Esai-esai Arkeologi, Kalpataru, Majalah Arkeologi No. 10
- Mulyono, Herry
 1987 Upacara pembuatan perahu di Desa Kebon, Dadap Borah, Kecamatan Soronggi, Kabupaten Sumenep (Madura) Suatu deskripsi etnografi skripsi Fak. Sastra Unud, Jurusan Antropologi.
- Mulyono, Slamet
 1967 Perundang-undangan Majapahit, Jakarta, Bhartara
- Noertyas, Claudia
 1989 Perahu sebagai motif hias dan lambang pada jaman Prasejarah di Indonesia, Fak. Sastra Udayana, Skripsi.
- Pinardi, Slamet dan Winston S.D.M.
 1992 Perdagangan pada masa Majapahit, 700 Tahun Majapahit, 1293-1993 Suatu Bunga Rampai.
- Rahman, Darmawan Mas'ud
 1993/1994 Taman Purbakala Gua Sumpang Bitu di Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, Pemda Tingkat I Sulawesi Selatan
- Raja, Tatang S. dkk.
 1990-1991 Album adat transportasi tradisional Lampung, Kalsel, Bali, Sulut, Sulteng, dan NTT, Proyek Pembinaan Media Kebudayaan.
- Robert, Fox B.
 1970 The Tabon Daves, monograph of the National Museum, Manila.
- S, Sampurno
 1980 "Arsitektur Tradisional dan Kepribadian Budaya Toraja" Analisis Kebudayaan, Penyelamatan dan Pemeliharaan Warisan Budaya, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan

- Samidi
1984 Laporan penelitian/analisis lukisan di kubur batu Jarai, Pasemah (laporan intern).
- Sartono, S
1979 "Pusat-pusat Kerajaan Sriwijaya Berdasarkan Interpretasi Paleogeografi", Pra Seminar Penelitian dan Peninggalan Nasional, Proyek Penelitian dan Penggalian Purbakala
- Sedyawati, Edi
1992 "Arkeologi dan Jati Diri Bangsa" Pertemuan Ilmiah Arkeologi VI, Batu, Malang, 26-30 Juli, Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia.
- Soejono, R.P.
1969 On Prehistoric Burial Methods In Indonesia, Bulletin of the Archaeological Institute of the Republic of Indonesia, Berita Lembaga Purbakala dan Peninggalan Nasional
1976 "Tinjauan tentang Pengkerangkaan Prasejarah Indonesia" Aspek-aspek Arkeologi Indonesia no. 5, Proyek Pelita Pembinaan Kepurbakalaan dan Peninggalan Nasional.
- Soemadio, Bambang
1976 "Jaman Kuno", Sejarah Nasional II, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan
- Songwan, Niti
1987 Some Rockpainting Sites in the Phanguga and Krabi Bay Arca, Seminar in Prehistory of Southeast Asia (T.W.11) SPAFA
- Subroto, Ph dan Slamet P
1992 "Sektor Industri pada masa Majapahit, 700 Tahun Majapahit, 1293-1993 Suatu Bunga Rampai
- Sukendar, Haris
tt Budaya Batu-batu Besar dari Bumi Pasemah, Kabupaten Lahat
- Suroso, M.P.
1996 "Jaya Siddhayatra Sarwwa sattwa, Siddayatra, Bulletin Arkeologi Balai Arkeologi Palembang.
- Sutaarga, Amir
1974 Seni Rakyat di IrianJaya
- Sutaba, I. Made
1980 Prasejarah Bali, BU. Yayasan Purbakala Bali

- Taylor, Paul Michael dan Torgon, V. Lorraine
 1992 *Excavations in the Java Sea, Art of Indonesia's Outer Islands' The National Museum of Natural History, Smithsonian Institution Washington, D.C.*
- Tilley, Christopher
 1991 *Material Culture: The Art of the Past Routledge London and New York*
- Tjandrasasmita, Uka
 1992 *Majapahit dan kedatangan Islam serta prosesnya, 700 Tahun Majapahit, 1293-1993 Suatu Bunga Rampai*
- Trotter, Michael dan McCulloch, Beverley
 1981 *Prehistoric Rock Art of New Zealand Longman Paul, New Zealand Archaeological Association Monograph Number 12.*
- Utomo, Bambang Budi
 1983 "Penelitian Pendahuluan Situs Arkeologi di Daerah Tepi Sungai Batanghari, PIA III, Ciloto, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional
- Wales, H.G. Quaritch
 1957 *Prehistory Religion in Southeast Asia, London Bernard Quaritch LTD, Grafton Street, New Bond Street*
- Wardha, I Wayan
 1983 "Perdagangan dan Komoditi Dalam Jaman Bali Kuno, PIA III, Ciloto, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional
- Weber, May
 1978 "Voyage Atlantis", the Worlds Last Mysteries, Reader's Digest Sydney.
- Yondri, Lutfi
 1996 "Batu cap: Temuan Awal Tinggalan seni lukis gua/ceruk di wilayah Indonesia Barat", *Jurnal Penelitian, Balai Arkeologi Bandung.*

Perpustakaan
Jenderal Keb

623.8
HAR
p

MILIK DEPDIKBUD
TIDAK DIPERDAGANGKAN

ISBN 979-95284-5-3