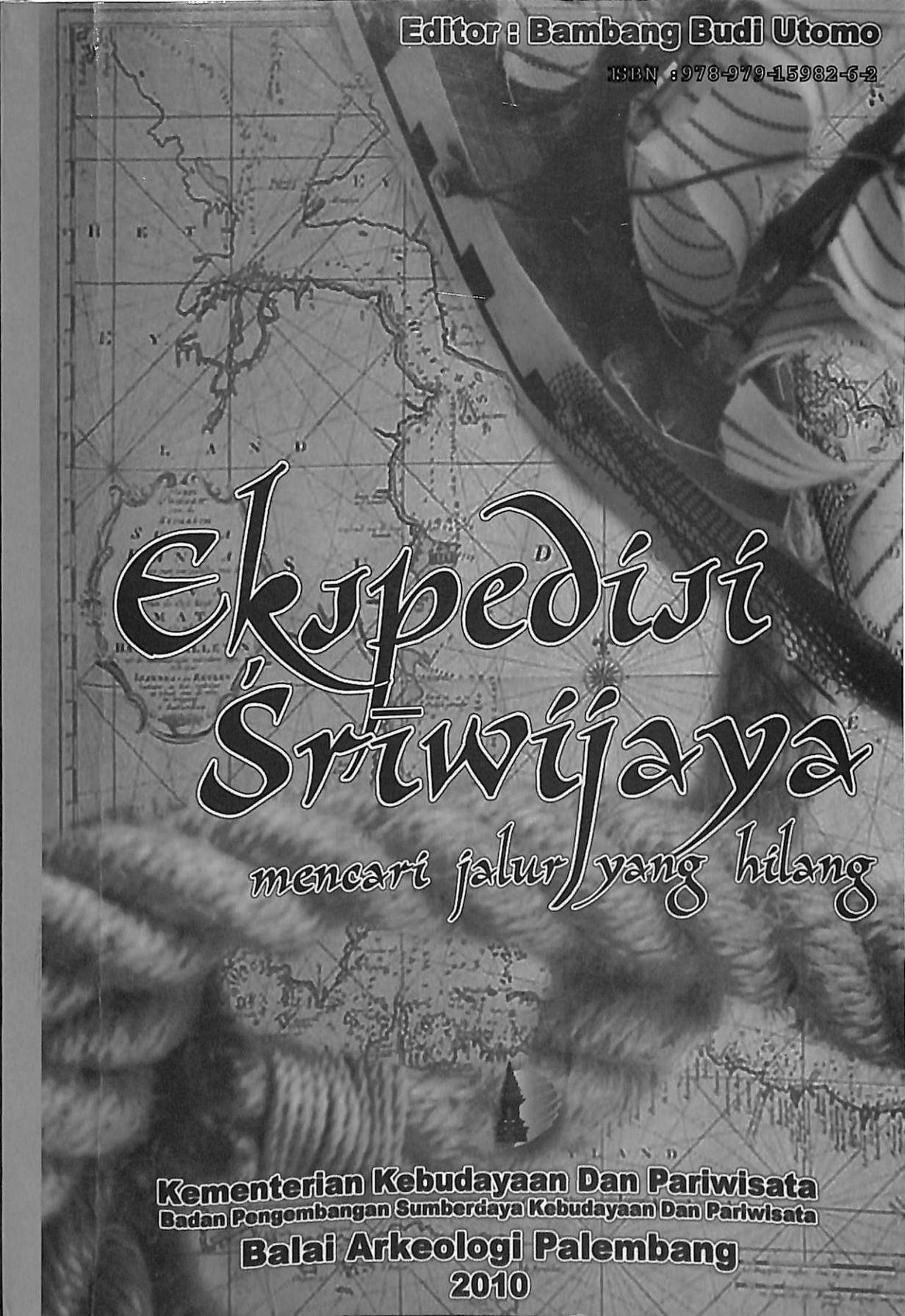


Editor : Bambang Budi Utomo

ISBN : 978-979-15982-6-2



Ekspedisi Sriwijaya

mencari jalur yang hilang

Kementerian Kebudayaan Dan Pariwisata
Badan Pengembangan Sumberdaya Kebudayaan Dan Pariwisata

Balai Arkeologi Palembang
2010

Kredit Gambar :

Balai Arkeologi Palembang

Balai Pelestarian Peninggalan Purbalaka Jambi

www.jelajahsitus.blogspot.com

www.historianews.blogspot.com

www.visitbangkabelitung.com

www.raremaps.com

www.lib.utexas.edu

Kredit Tabel :

Balai Arkeologi Palembang

Djohan Hanafiah



SAMBUTAN MENTERI KEBUDAYAAN DAN PARIWISATA



Kegiatan ekspedisi ilmiah yang berupaya menelusuri jejak-jejak peradaban masa lalu bangsa Indonesia patut diapresiasi. Dunia mengakui kekayaan dan keragaman budaya bangsa kita yang dihasilkan melalui proses-proses akulturasi yang panjang, yang terekam dalam bentuk tinggalan arkeologis, catatan sejarah dan memori kolektif bangsa.

Kegiatan Ekspedisi Śrīwijaya yang dilaksanakan oleh Balai Arkeologi Palembang, Badan Pengembangan Sumberdaya Kebudayaan dan Pariwisata, didukung oleh Direktorat Peninggalan Bawah Air, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata pada tahun 2009 merupakan suatu kegiatan ilmiah yang hasilnya memang perlu disebarluaskan kepada masyarakat, selain untuk kalangan akademis. Ekspedisi Śrīwijaya berupaya menelusuri jalur ekspedisi maritim Raja Śrīwijaya dan bala tentaranya pada abad ke-7 dari Palembang ke Kota Kapur di Pulau Bangka atau sebaliknya. Bagi saya, kegiatan ilmiah itu tidak berhenti pada upaya merekonstruksi sejarah kebudayaan saja, lebih dari itu bagaimana hasil kajian dapat memberi makna, inspirasi dan spirit kepada bangsa kita masa kini.

Śrīwijaya yang menurut para ahli berarti “kemenangan yang menjanjikan” dapat dijadikan inspirasi dan spirit untuk mencapai cita-cita menjadi bangsa yang maju dalam berbagai bidang. Dengan memahami akar budaya bangsa sebagai bangsa bahari dan memupuk etos kerja yang tinggi demi menggapai cita-cita, “kemenangan yang menjanjikan” itu akan terwujud: menjadi bangsa yang maju dan sejahtera. Sekaligus menjadi bangsa yang kembali disegani di bidang kebaharian.

Saya menyambut gembira terbitnya buku yang berjudul: *Ekspedisi Śrīwijaya: Mencari Jalur yang Hilang*. Buku ini melengkapi publikasi-publikasi mengenai tinggalan arkeologis atau warisan budaya yang diterbitkan oleh Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, agar lebih mengenal tinggalan budaya bawah air, meningkatkan cinta bangsa dan multikulturalisme, dan bangga sebagai bangsa. Semoga bermanfaat bagi bangsa Indonesia sebagai bangsa bahari.

Menteri Kebudayaan dan Pariwisata



Ir. Jero Wacik, SE

PENGANTAR PENYUNTING

Sebagian masyarakat Indonesia dan juga masyarakat di sekitar Selat Melaka sudah mengenal bahwa Śrīwijaya adalah sebuah kerajaan maritim yang kehidupannya dari pelayaran dan perdagangan. Data arkeologis dan data sejarah menginformasikan pada kita bahwa pada sekitar abad ke-7-11 Masehi, kerajaan ini pernah berjaya di belahan barat Nusantara. Karena itulah, pada tahun 1978 dengan disponsori oleh *SEAMEO Project in Archaeology and Fine Arts (SPAFA)* diprogramkan sebuah proyek *Consultative Workshop on Archaeological and Environmental Studies on Srivijaya*. Pelaksanaannya dimulai tahun 1982, tetapi sebelumnya telah dilakukan berbagai penelitian mengenai Śrīwijaya di negara-negara yang terkait, yaitu Thailand, Filipina, dan Indonesia. Malaysia karena tidak tergabung dalam kerjasama Menteri-menteri Pendidikan dan Kebudayaan, tidak turut aktif tetapi sebagai peninjau.

Indonesia sebagai negara yang “ketempatan” Śrīwijaya juga turut berperan aktif dalam penelitian mengenai kerajaan itu. Sudah barang tentu penelitiannya dilakukan berdasarkan kesepakatan yang telah diprogramkan dalam *workshop*, yaitu antara lain tentang ekspedisi yang dilakukan Śrīwijaya pada awal pertumbuhannya, lingkungan, dan kehidupan masyarakat. Untuk mengetahui keadaan Śrīwijaya pada awal-awal pertumbuhannya, perlu dilakukan berbagai penelitian di daerah sekitar pusat pemerintahannya, yaitu di Sumatra bagian selatan khususnya di daerah aliran sungai (DAS) Musi.

Penelitian-penelitian arkeologi baik yang dilakukan oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional (pada awalnya) dan Balai Arkeologi Palembang sifatnya masih parsial dan belum terintegrasi, sehingga belum dapat merekonstruksi kehidupan pada masa Śrīwijaya. Setelah Balai Arkeologi Palembang melakukan penelitian Śrīwijaya secara intensif dan sistematis, rekonstruksi tentang kehidupan dan lingkungan Śrīwijaya dapat dilaksanakan. Salah satu kegiatan rekonstruksi itu adalah melakukan Ekspedisi Śrīwijaya 2009.

Ekspedisi Śrīwijaya 2009 adalah semacam ekspedisi ilmiah yang melibatkan peneliti dari berbagai disiplin ilmu, yaitu kelautan, geografi, arkeologi (darat dan bawah air), dan antropologi. Ekspedisi dilakukan dengan menggunakan moda angkutan air dimulai dari Kota Kapur, menyeberangi Selat Bangka, masuk ke perairan sungai Musi, dan berakhir di Palembang. Tempat-tempat yang menjadi obyek pengamatan adalah Situs Kota Kapur, Air Sugihan, dan Upang. Hasil dari kegiatan ekspedisi tersebut dirangkum dalam sebuah buku yang berjudul *Ekspedisi Śrīwijaya: Mencari Jalur yang Hilang*.

Bagian pertama dari buku ini berisi tentang latar belakang, maksud dan tujuan diadakan ekspedisi 2009; uraian mengenai Bangka dalam masa Śrīwijaya; jalur-jalur ekspedisi dari Kota Kapur ke Palembang; pengertian mengenai Arkeologi Maritim, dan Arkeologi Bawah Air; dan mengenai seluk beluk masalah temuan bawah air. Penjelasan mengenai Arkeologi Maritim dan Arkeologi Bawah Air perlu dikemukakan, karena orang awam bahkan ilmuwan sendiri sering mengacaukan kedua istilah tersebut yang seolah-olah sama. Juga mengenai tinggalan budaya bawah air sering dianggap oleh masyarakat sebagai harta karun, bukan sebagai tinggalan budaya masa lampau.

Bagian kedua buku ini menguraikan tentang kegiatan ekspedisi dan pesertanya; pengamatan kondisi situs-situs yang dikunjungi dan uraian tentang latar belakang sejarah budaya situs berdasarkan hasil penelitian arkeologi sebelumnya; pengamatan Sosial Budaya masyarakat sekarang guna memperoleh gambaran bagaimana keadaan masyarakat di masa lampau; dan aktivitas penyelaman di perairan Selat Bangka oleh satu kelompok tim arkeologi bawah air.

Bagian ketiga berisi uraian tentang kapal-kapal masa Śrīwijaya berdasarkan temuan arkeologis, data relief candi, sumber tertulis; gambaran mengenai jalur-jalur pelayaran di Asia khususnya Asia Tenggara dan barang-barang komoditi pada masa Śrīwijaya; dan kesulitan yang dihadapi para pelaut ketika melayari perairan Nusantara yang tampaknya tenang tetapi rawan badai tropis dan terumbu karang.

Bagian keempat atau terakhir dari buku ini berisi uraian tentang jalur-jalur pelayaran, perkembangan rambu-rambu navigasi di pantai timur Sumatra dan kepulauan Bangka-Belitung pada pasca Śrīwijaya berdasarkan data arkeologi dan sumber-sumber tertulis serta peta kuno (Tiongkok, Portugis, Belanda, dll); uraian mengenai Desa Upang berdasarkan interpretasi Boechari terhadap Prasasti Kedukan Bukit; uraian Desa Upang sebagai model permukiman masa Śrīwijaya yang berada di perairan, meliputi kondisi dan letak geografis, bentuk dan bahan bangunan tempat tinggal, alat transportasi, aktivitas subsistensi, dan kepercayaan-kepercayaan yang berhubungan dengan perairan; Palembang dan Sungai Musi pasca Śrīwijaya (sampai sekarang); peran Sungai Musi dalam pembentukan pusat politik-ekonomi dan kehidupan sungai (*riverine culture*) masyarakat di Sungai Musi; terjadinya degradasi budaya sungai sejak masa kolonial sampai masa sekarang di Palembang; awal hunian di pantai timur Sumatra Selatan dan kearifan manusia dalam menyikapi lingkungan alam tempatnya hidup di daerah rawa lahan gambut.

Demikian sedikit gambaran mengenai isi buku ini. Terbitnya buku ini diharapkan dapat memberikan informasi lebih komprehensif tentang Śrīwijaya sebagai kerajaan maritim, kerajaan bahari kepada masyarakat. Untuk para peneliti sejarah, arkeologi, antropologi, dan ilmu-ilmu sosial yang hendak mendalami kajian permukiman masyarakat pantai, buku ini dapat dipakai sebagai pedoman penelusuran lebih lanjut.

Bambang Budi Utomo

DAFTAR ISI

SAMBUTAN MENTERI KEBUDAYAAN DAN PARIWISATA	iii
PENGANTAR PENYUNTING	v
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xii
BAGIAN PERTAMA	LATAR BELAKANG
	Ekspedisi Śrīwijaya dan Arkeologi Maritim2 <i>Nurhadi Rangkuti</i>
BAGIAN KEDUA	KEGIATAN EKSPEDISI
	Serangkaian Kegiatan pada Ekspedisi Śrīwijaya 2009 17 <i>Budi Wiyana</i>
	Pengamatan di Situs-situs Arkeologi27 <i>Tri Marhaeni SB</i>
	Gambaran Beberapa Desa di Sekitar Muara Musi dan Bangka48 <i>Amilda Sani</i>
	Kegiatan Penyelaman di Perairan Selat Bangka ..67 <i>Aryandini Novita</i>
BAGIAN KETIGA	JALUR-JALUR PELAYARAN
	Budaya Teknologi Asia Tenggara pada Perahu Millenium Pertama Tarikh Masehi73

Bambang Budi Utomo

Tantangan dan Musibah di Laut 93
Bambang Budi Utomo

BAGIAN KEEMPAT

**KESINAMBUNGAN BUDAYA MARITIM PASCA
ŚRĪWIJAYA**

Perairan Bangka dalam Sejarah Perkembangan
Navigasi115
Aryandini Novita

Pemukiman Masyarakat Upang, Kecamatan Makarti
Jaya, Kabupaten Banyuasin,
Provinsi Sumatera Selatan124
Sondang M. Siregar
Kristantina Indriastuti

Peran Sungai Musi dalam Pembentukan Pusat
Politik-Ekonomi dan Budaya
Masyarakat Palembang139
Retno Purwanti

Dari Permukiman Rawa Perairan Dangkal Menjadi
Permukiman Pertanian Lahan Gambut162
Bambang Budi Utomo

DAFTAR PUSTAKA 169

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.	Peta jalur tim Ekspedisi Śrīwijaya 2009	8
Gambar 2.	Temuan papan perahu dengan tambuku di DAS Sugihan	10
Gambar 3.	Peserta Ekspedisi Sriwijaya di Kota Kapur	18
Gambar 4.	Tim arkeologi darat meninjau ulang Situs Kota Kapur	20
Gambar 5. dan 6.	Peserta menuju Situs Air Sugihan dan diskusi di lapangan	21
Gambar 7.	Prasasti Kota Kapur	28
Gambar 8.	Peta kontur Situs Kota Kapur	30
Gambar 9.	Sisa papan perahu dari Situs Kota Kapur	32
Gambar 10.	Arca Wiṣṇu dari Situs Kota Kapur, ditemukan tahun 1994	34
Gambar 11.	Candi Kota Kapur ditemukan tahun 1994	36
Gambar 12.	Temuan timah lantakan kuno dari Desa Kota Kapur	38
Gambar 13. dan 14.	Temuan alat penambangan timah kuno dari Desa Kota Kapur	39
Gambar 15.	Sisa tiang-tiang nibung pada Situs Air Sugihan	43
Gambar 16.	Kondisi lingkungan Desa Kota Kapur	51
Gambar 17.	Pembuatan perahu tradisional	54
Gambar 18.	Kegiatan ngelimbang timah	56
Gambar 19. dan 20.	“Grandong”, alat transportasi untuk mengangkut hasil bumi di Air Sugihan	59
Gambar 21.	Rumah di atas air, Upang	61
Gambar 22.	Jalan di Desa Upang	62
Gambar 23.	Persiapan sebelum penyelaman	68
Gambar 24.	Kegiatan penyelaman di sekitar Pulau Lampu	70
Gambar 25.	Sisa papan perahu Situs Samirejo	74
Gambar 26.	Sisa perahu Situs Punjulharjo	78
Gambar 27.	Gugusan Kepulauan Lucipara di mulut sebelah selatan Selat Bangka	98
Gambar 28.	Mercusuar, salah satu alat navigasi laut	99
Gambar 29.	Peta Fracisco Rodriguez, tahun 1512-1513	103

Gambar 30. dan 31. Peralatan navigasi kompas	106
Gambar 32. Penggunaan kompas	107
Gambar 33. Pertempuran laut antara pendatang dan pribumi	109
Gambar 34. Situasi perairan Bangka berdasarkan peta buatan Fransisco Rodrigues tahun 1512	117
Gambar 35. Situasi perairan Bangka berdasarkan peta buatan Andre Parreira dos Reis tahun 1654	118
Gambar 36. Situasi perairan Bangka tahun 1852	119
Gambar 37. Situasi perairan Bangka berdasarkan peta topografi diterbitkan oleh US Army Map Service tahun 1955	120
Gambar 38. Mercusuar Tanjung Kelian	121
Gambar 39. Mercusuar Pulau Pelepas	122
Gambar 40. Mercusuar Pulau Besar	122
Gambar 41. Rumah di atas air, Desa Upang	125
Gambar 42. Kegiatan perekonomian masyarakat di Sungai Musi sekarang	157

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jadwal Ekspedisi Śrīwijaya 2009	25
Tabel 2. Daftar peserta Ekspedisi Śrīwijaya 2009	26
Tabel 3. Catatan beberapa kapal yang tenggelam karena badai	97
Tabel 4. Catatan beberapa buah kapal yang tenggelam karena kurang pengetahuan geografi	99
Tabel 5. Catatan beberapa buah kapal yang tenggelam karena perang	110
Tabel 6. Catatan beberapa kapal yang tenggelam karena kelalaian atau kesengajaan	112
Tabel 7. Keadaan topografi Palembang tahun 1990	151

Bagian Pertama

Latar Belakang

EKSPEDISI ŚRĪWIJAYA DAN ARKEOLOGI MARITIM

Nurhadi Rangkuti

Para pakar Śrīwijaya hampir tidak meragukan lagi bahwa Palembang, Ibukota Provinsi Sumatera Selatan, pernah menjadi lokasi pusat Kadātuan Śrīwijaya pada abad ke-7 Masehi. Sebagian besar prasasti batu dari abad ke-7-8 Masehi ditemukan di Palembang, yaitu 45 dari 49 prasasti Śrīwijaya yang ditemukan di Sumatra. Yang menarik, ditemukan 30 prasasti pendek di sekitar Telaga Batu, Sabokingking di Palembang bagian timur. Prasasti-prasasti tersebut mencantumkan kata *siddhayātra*, sehingga dikenal dengan sebutan prasasti *siddhayātra*.

Siddhayātra. Kata itu banyak terpahat pada batu bertulis pada masa Kadātuan Śrīwijaya berdaulat di Palembang. *Siddhayātra* berasal dari dua kata yaitu "*siddha*" dan "*yātra*". Kata "*yatra*" dalam bahasa Sansekerta berarti *going, setting of, journey, dan expedition*, sedangkan kata "*siddha*" berarti *accomplished, fulfilled, effected, gained, acquired* (Monier Williams 1899 dalam Soeroso, 1996: 5). Dengan demikian kata "*siddhayātra*" dapat diterjemahkan sebagai perjalanan suci yang dilakukan seseorang dan sampai di tujuan dengan berhasil (Soeroso, 1996: 5).

Selain banyaknya temuan prasasti Śrīwijaya dari abad ke-7 Masehi di Palembang, penggalian arkeologis di Palembang pada tahun 1974 dilanjutkan secara intensif tahun 1986 sampai 1992 oleh Pusat Penelitian Arkeologi Nasional mendukung bukti bahwa kota ini pernah menjadi kota Kadātuan Śrīwijaya sejak abad ke-7 Masehi. Sebagian besar situs tersebar di sepanjang tepi Sungai Musi sampai jarak 5 km dari tepi sungai. Konsentrasi aktivitas zaman Śrīwijaya terdapat di daerah Bukit Seguntang, Karanganyar, dan kawasan Sabokingking - Gedingsuro.

Pada saat Kadātuan Śrīwijaya berpusat di Palembang, *dātu* dan rombongannya banyak melakukan *siddhayātra*. Sebongkah batu bertulis aksara Pallawa, yaitu Prasasti Kedukan Bukit menyebutkan *jaya siddhayātra* yang berarti “perjalanan suci yang menang”. Hal ini menunjukkan bahwa perjalanan yang dilakukan tidak sekadar ziarah ke tempat-tempat sakral, tetapi juga telah mempertimbangkan kepentingan politik-ekonomi Śrīwijaya sebagai *kadātuan* maritim.

Śrīwijaya - yang dalam bahasa Sansekerta berarti “kemenangan yang menjanjikan” – terus-menerus mengadakan ekspedisi-ekspedisi dan mengendalikan pelabuhan-pelabuhan di Selat Malaka dan Selat Sunda. Menurut Paul Michel Munoz (2009: 159), kedua selat ini merupakan pintu-pintu utama dari semua lalu-lintas maritim antara Samudra Indonesia dan Laut Tiongkok Selatan, saat kapal-kapal membongkar-muat kargo dan menunggu pergantian angin musim.

Adalah hal yang menantang untuk mengkaji sekaligus menelusuri salah satu jalur ekspedisi Śrīwijaya dari suatu tempat ke Palembang atau sebaliknya melalui selat-selat tersebut. Apalagi survei dan penggalian arkeologis sudah banyak dilakukan di pesisir Sumatra dan Pulau Bangka, menemukan sejumlah situs dan artefak dari masa pra-Śrīwijaya sampai pasca-Śrīwijaya. Berdasarkan hal tersebut Balai Arkeologi Palembang mengadakan suatu kegiatan yang disebut Ekspedisi Śrīwijaya 2009. Ekspedisi ini bertujuan mencari jalur Ekspedisi Śrīwijaya pada abad ke-7 dan kesinambungannya dengan jalur lalu-lintas dan navigasi pelayaran pada masa-masa selanjutnya.

A. Prasasti Kota Kapur dan Prasasti Kedukan Bukit

Kegiatan Ekspedisi Śrīwijaya 2009 terinspirasi oleh isi dua prasasti batu yang dibuat pada masa pemerintahan Dapunta Hyang Śrī Jayanāśa, *Dātu Śrīwijaya* pada abad ke-7 Masehi. Kedua prasasti itu adalah Prasasti Kota Kapur dan Prasasti Kedukan Bukit yang berbahasa Melayu Kuno, ditulis dengan huruf Pallawa.

Situs Kota Kapur yang terletak di Desa Kota Kapur, Kecamatan Mendo Barat, Kabupaten Bangka, Provinsi Kepulauan Bangka-Belitung, adalah tempat ditemukannya prasasti batu berbentuk tugu pada tahun 1892. Prasasti setinggi 177 cm dan lebar 32 cm itu diterbitkan pada 28 Februari 686 Masehi, memuat kutukan bagi siapa saja yang tidak setia dan berkhianat kepada sang *dātu*. Pembuatan prasasti berlangsung pada saat bala tentara Śrīwijaya baru berangkat untuk menyerang Bhūmi Jāwa yang tidak takluk kepada Śrīwijaya.

Hal yang menarik adalah bala tentara Śrīwijaya mengadakan ekspedisi ke Kota Kapur, letaknya di Desa Kota Kapur, Bangka, kemudian dari Kota Kapur bala tentara Śrīwijaya berangkat ke Bhūmi Jāwa. Pertanyaannya adalah darimana dan melalui jalur mana bala tentara Śrīwijaya berangkat ke Kota Kapur?

Empat tahun sebelum Prasasti Kota Kapur ditulis, Ḍapunta Hiyarṅ mengadakan *siddhayātra* bersama dua *laksa* serdadu naik perahu menyusuri sungai dengan perbekalan 200 peti. Rombongan yang berjalan kaki 1.312 tentara. Mereka berangkat dari suatu tempat yang bernama Minaṅga melakukan perjalanan menuju Mukha Uparṅ selama 29 hari. Sampai di tempat tujuan, Ḍapunta Hiyarṅ kemudian membangun kampung (*wanua*). Sang *dātu* menyebut ekspedisi itu sebagai *jaya siddhayātra*, yaitu perjalanan suci untuk kejayaan Śrīwijaya. Boechari (1993), ahli epigrafi, menyatakan *wanua* yang dibangun Ḍapunta Hiyarṅ kemudian berkembang jadi pusat Kadātuan Śrīwijaya.

Kisah ekspedisi itu terukir dalam prasasti batu yang ditemukan oleh seorang bangsa Belanda tahun 1920 di Desa Kedukan (Bukit) di bagian barat Kota Palembang. Prasasti Kedukan Bukit dipahat pada tanggal 16 Juni 682 Masehi. Berdasarkan tempat penemuan prasasti itu, diyakini Ḍapunta Hiyarṅ membangun *wanua* (=perkampungan) di daerah Palembang sekarang.

Berdasarkan bukti-bukti arkeologis dan sejarah diperkirakan bala tentara Śrīwijaya berangkat dari Palembang menuju Kota Kapur

dengan menyusuri Sungai Musi dan melintasi Selat Bangka. Prasasti Kota Kapur memang tidak menyebutkan jalur yang ditempuh pasukan Śrīwijaya menuju Kota Kapur. Kegiatan ekspedisi kali ini memang mencari jalur yang menghubungkan Palembang - Kota Kapur dengan mempertimbangkan berbagai faktor.

B. Mencari Jalur yang Hilang

Jalur ekspedisi 2009 ditetapkan berdasarkan jalur yang paling dekat antara Kota Kapur dan Palembang. Tak ada satu pun sumber tertulis, bahkan cerita rakyat yang mengisahkan Ekspedisi Śrīwijaya zaman Śrīwijaya dari Palembang ke Kota Kapur atau sebaliknya. Jalur manakah yang menghubungkan Palembang dan Kota Kapur melalui jalan air dan darat tidak dapat disimpulkan hanya melalui kajian pustaka. Diperlukan pengamatan lapangan untuk memperkirakan jalur mana yang ditempuh oleh bala tentara Śrīwijaya dengan menggunakan perahu.

Jalur yang ditempuh tentu saja harus melintasi Selat Bangka. Pada zaman dahulu para pelaut asing yang berlayar dari Selat Malaka dan Laut Tiongkok Selatan ketika memasuki Selat Bangka mendapat petunjuk tentang Pulau Bangka dari tanda-tanda geografis: bukit, tanjung, dan pulau kecil.

Bukit Menumbing, yang terletak di Pulau Bangka telah dikenal oleh para pelaut asing sebagai pedoman untuk masuk menuju ibukota Kadātuan di Palembang. Bukit ini letaknya berhadapan dengan mulut Sungai Musi, jalur transportasi ke kota Śrīwijaya. Pada abad ke-15-16 Masehi pelaut-pelaut Tionghoa menyebut Bukit Menumbing dengan nama *Peng-chia shan* (*Peng-chia* = Bangka, *shan* = gunung) menurut penafsiran O.W. Wolters (Utomo, 2003: 65).

Para pelaut Portugis menggunakan *Roteiros* (=Buku Panduan Laut) dari masa-masa yang sama untuk melayari Selat Bangka. Bukit Menumbing disebut sebagai *Monopim*. "*Berlayar dari barat-laut ke*

tenggara, setelah melihat Monopim di Bangka, kapal-kapal mendekati Sumatra sampai garis hijau rendah hutan-hutan bakau kelihatan. Di sebelah barat Monopim pelayaran harus mengitari sebuah tanjung berkarang yang menjorok ke laut” (Manguin, 1984: 18).

Ada beberapa jalan masuk ke kota Palembang dari Selat Bangka. Berhadapan dengan Pulau Bangka terdapat muara-muara sungai, yaitu Sungai Banyuasin, Sungai Musi (Sungsang), Sungai Upang (bertemu dengan Musi di Delta Upang), Sungai Saleh, dan Air (sungai) Sugihan. Berita Tionghoa *Shun-feng hsiang-sung* (abad ke-15 Masehi) memberi petunjuk tentang jalan yang benar ke ibukota Kadātuan: *“Ketika buritan kapal diarahkan ke Niu-t’ui-ch’in (pusat bukit pada rangkaian perbukitan Menumbing), anda dapat terus berlayar memasuki Terusan Lama (= Musi). Garis daratan di hadapan Bangka terdapat tiga buah terusan. Terusan yang di tengah (Terusan Lama) adalah jalan yang benar. Di situ ada sebuah pulau kecil”* (Wolters tanpa tahun dalam Bambang Budi Utomo, 2003: 65). Berita Tionghoa itu merekomendasikan kalau mau ke Palembang sebaiknya melalui jalur Sungai Musi (Sungsang).

Ekspedisi kali ini memilih jalur Air (sungai) Sugihan dalam perjalanan menuju Palembang dari Situs Kota Kapur di Pulau Bangka. Air Sugihan dikenal pula dengan Sungai Buluranriding pada peta terbitan tahun 1911 – 1951. Selain lebih dekat, di daerah aliran Air Sugihan para arkeolog menemukan situs-situs arkeologi dari masa pra Śrīwijaya sampai abad ke-16 Masehi. Balai Arkeologi Palembang mencatat 26 lokasi situs di kawasan Air Sugihan dan Air Saleh.

Boleh jadi ada hubungan antara Situs Kota Kapur dan situs-situs yang tersebar di kawasan Air Sugihan. Sebelum Dapunta Hyang dan bala tentaranya mengadakan ekspedisi ke Kota Kapur, kawasan itu merupakan daerah bermukim komuniti yang menganut ajaran Hindu. Ditemukannya arca Wiṣṇu dari abad ke-5-6 Masehi di Situs Kota Kapur merupakan bukti arkeologis yang tak terbantahkan. Berhadapan dengan Kota Kapur yang dipisahkan oleh Selat Bangka, terdapat permukiman masyarakat pantai timur Sumatera dari masa awal

abad-abad Masehi hingga abad ke-16 Masehi, terutama terkonsentrasi di Kawasan Air Sugihan.

Selat Bangka yang memisahkan kedua kawasan permukiman kuno itu tidak menjadi rintangan. Sejak awal tarikh Masehi Selat Bangka merupakan jalur-lalu lintas yang ramai. Perahu-perahu kayu dengan layar atau tanpa layar tidak mendapatkan kesulitan melintasi selat dan menelusuri Air (sungai) Sugihan yang sempit dan berkelok-kelok.

Setelah mempertimbangkan faktor geografis, aksesibilitas, jarak, waktu, dan persebaran situs arkeologi antara Palembang dan Kota Kapur di Pulau Bangka, maka ditentukan jalur Ekspedisi Śrīwijaya tahun 2009 yaitu Kota Kapur- Air Sugihan – Upang – Palembang. Jalur ini dipilih juga dengan mempertimbangkan jalur-jalur tradisional perahu *boat* penumpang dari Bangka ke Palembang melalui Air Sugihan. Sampai sekarang terdapat dua jalur, yaitu jalur Sungai Selan (Bangka) – Air Sugihan pulang pergi dan jalur Air Sugihan – Palembang pulang pergi.

Tim Ekspedisi mengadakan perjalanan dengan dua perahu *boat* dari kayu dari pelabuhan Sungai Selan di Bangka kemudian menyeberangi Selat Bangka. Tiba di daratan Sumatera Selatan masuk ke mulut Sungai Sugihan. Untuk menuju Sungai Musi perahu melintasi Jalur 21 dari Sungai Sugihan. Jalur itu menghubungkan Sungai Sugihan dengan Sungai Saleh kemudian melewati satu jalur lainnya yang menghubungkan Sungai Saleh dengan Sungai Upang. Jalur 21 merupakan satu dari puluhan jalur buatan untuk prasarana transportasi air yang dibangun oleh pemerintah pada saat reklamasi pantai timur Sumatera Selatan untuk lahan permukiman transmigrasi dan lahan pertanian pada tahun 1970an sampai 1980an oleh pemerintah. Setelah dikembangkannya pantai timur tersebut sebagai lahan transmigrasi dan lahan pertanian, sulit sekali mencari cabang dan anak sungai alamiah yang dulu mungkin menghubungkan Sungai Sugihan, Sungai Saleh dan Sungai Upang yang akhirnya bertemu dengan Sungai Musi di Delta Upang.

Pada penelitian-penelitian terdahulu diperoleh gambaran tentang keberadaan sungai-sungai pasang surut yang berhubungan dengan sungai-sungai besar. Kondisi sungai-sungai itu pada masa sekarang tinggal berupa bekas alur-alur yang disebut penduduk parit alam. Sisa-sisa hunian komuniti kuna sejak masa pra-Śrīwijaya ditemukan di sepanjang parit-parit alam tersebut, seperti yang dapat dijumpai di kawasan Situs Karangagung Tengah dan kawasan situs Air Sugihan. Komuniti-komuniti kuno cenderung memilih lokasi tempat tinggal pada anak-anak sungai pasang surut daripada tinggal di tepi sungai-sungai besar. Oleh karena itu diperkirakan dulu bala tentara Sriwijaya mengadakan ekspedisi dari Palembang ke Kota Kapur atau sebaliknya melalui sungai-sungai pasang surut yang menghubungkan Sungai Musi, Upang, Saleh, dan Air Sugihan sampai akhirnya ke laut Selat Bangka.

Setahun setelah kegiatan Ekspedisi Śrīwijaya 2009, tepatnya pada bulan Juli 2010, tim peneliti Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional menemukan bangkai perahu kayu yang diperkirakan perahu zaman Śrīwijaya pada bekas sungai pasang surut yang letaknya di antara Sungai Sugihan dan Sungai Saleh. Lokasi temuan berada dekat Jalur 16 di wilayah Desa Margo Mulyo, Kecamatan Muara Sugihan, Kabupaten Banyuasin, Sumatera Selatan.

Pada permukaan tanah teronggok sekeping papan perahu dan dua fragmen papan perahu serta pasak-pasak kayu. Sebagian besar papan-papan perahu dan lunas diyakini masih terpendam di dalam tanah. Papan perahu yang masih utuh panjangnya 10,70 meter dan lebar 25 cm serta dua fragmen papan perahu. Pada papan perahu yang utuh terdapat tonjolan segi empat, yaitu *tambuku* sebanyak 10 buah dengan panjang 40 cm, lebar 16 cm, dan tebal 3 cm. Jarak masing-masing *tambuku* 55 cm. Pada *tambuku* terdapat empat lubang dengan diameter 1 cm. Jarak antar lubang pada *tambuku* 8 cm pada bagian yang mendatar dan 7 cm pada bagian menurun. Pada kedua bagian tepi papan perahu berbentuk meruncing. Papan perahu tersebut

diduga kuat merupakan bagian papan perahu yang paling dekat dengan lunas (Wiyana, 2010).

Sisa-sisa perahu itu dibuat dengan “teknik papan ikat dan kupingan pengikat” (*sewn-plank and lashed-lug technique*). Hal ini tampak dari adanya *tambuku*, pasak kayu, dan tali ijuk (*Arrenga pinnata*). Teknik ini banyak berkembang di Asia Tenggara sehingga sering disebut teknologi tradisi Asia Tenggara. Temuan-temuan perahu semacam itu banyak ditemukan di kawasan lahan basah berupa rawa dan sungai pasang surut di daerah pantai timur Sumatera sampai ke Palembang.



Gambar 2. Temuan papan perahu dengan *tambuku* di DAS Sugihan

Adanya temuan perahu di daerah aliran Sungai Sugihan itu menguatkan bukti adanya jalur-jalur transportasi melalui sungai pasang surut yang berhubungan dengan sungai besar. Diperlukan penelitian arkeologi maritim untuk menindaklanjuti hasil kegiatan ekspedisi, dalam upaya mengidentifikasi jalur yang hilang. Jalur yang menghubungkan Sungai Musi dan Sungai Sugihan pada zaman Śrīwijaya

C. Arkeologi Maritim

Ekspedisi Śrīwijaya 2009 merupakan bagian dari strategi dan upaya pengembangan arkeologi maritim (*maritime archaeology*) di Indonesia. Arkeologi maritim adalah studi tentang interaksi manusia dengan laut, danau, dan sungai melalui kajian arkeologis atas manifestasi material (dari) budaya maritim, termasuk diantaranya

adalah angkutan air (*vessels*), fasilitas-fasilitas di tepian laut, kargo, bahkan sisa-sisa manusia (*human remains*) (Delgado, 1997: 259-260).

Penelitian arkeologi maritim di Sumatera telah dilakukan sejak dekade 1980 melalui penggalian sisa-sisa perahu kuno dari kayu di daerah lahan basah berupa rawa. Penelitian perahu kuno di wilayah Sumatera Selatan telah dilakukan di Situs Samirejo/Mariana (1987), Situs Kolam Pinisi (1989) dan Karanganyar (1992) di Palembang, Situs Tulung Selapan, Ogan Komering Ilir (1992), dan Situs Tanjung Jambu di Sungai Lematang. Selain di Sumatera Selatan, penelitian perahu kuno dilakukan juga di Situs Bukit Jakas di Pulau Bintan (1989) dan Situs Paya Pasir di Medan, dan Situs Lambur di Jambi (1997). Sisa-sisa perahu kuno juga ditemukan di Situs Kota Kapur di Bangka pada tahun 2007, sewaktu tim arkeologi dari Balai Arkeologi Palembang dan Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Jambi mengadakan studi kelayakan arkeologi.

Penelitian terhadap sejumlah situs perahu kuno yang melibatkan Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional, *Ecole Francaise d'Extrême-Orient* dan Balai Arkeologi Palembang berhasil mengidentifikasi teknologi perahu kuno. Sebagian besar tinggalan perahu kuno yang diteliti menggunakan teknologi tradisi Asia Tenggara, yaitu teknik "teknik papan ikat dan kupingan pengikat" (*sewn-plank and lashed-lug technique*). Dalam teknik ini digunakan tali ijuk untuk menyatukan papan-papan badan perahu. Untuk menyatukan badan perahu dengan *gading-gading* tetap digunakan tali ijuk yang dihubungkan dengan *tambuku* (Koestoro, 1994: 9). Pada perkembangan selanjutnya teknik pasak kayu digunakan untuk menyatukan badan perahu, sedangkan tali ijuk untuk memperkuat saja. Papan-papan perahu dari Situs Samirejo dan Situs Kolam Pinisi telah dianalisis laboratorium dengan menggunakan metode *carbon dating* C-14. Sepotong papan dari Situs Kolam Pinisi menghasilkan pertanggalan kalibrasi antara 434 dan 631 Masehi, sedangkan papan dari Situs Sambirejo berasal dari masa antara 610 dan 775 Masehi (Koestoro, 1993).

Secara terpisah, sejak tahun 2000 sampai sekarang Balai Arkeologi Palembang melakukan penelitian arkeologi mengenai situs-situs permukiman di pantai timur Sumatera Selatan. Sebenarnya serangkaian penelitian tersebut memiliki lingkup arkeologi maritim oleh karena permukiman kuno di daerah pesisir itu memiliki unsur-unsur budaya maritim. Penelitian dilakukan di kawasan situs Karangagung Tengah (Kabupaten Musi Banyuasin) dan kawasan Situs Air Sugihan (Kabupaten Ogan Komering Ilir). Hasil penelitian menunjukkan bahwa bangunan-bangunan tempat tinggal berupa rumah panggung bertiang kayu yang mengelompok di sepanjang sungai-sungai pasang surut. Kawasan situs Karangagung Tengah berasal dari abad ke-4 Masehi berdasarkan analisis *carbon dating* pada sampel tiang kayu. Di kawasan situs ini ditemukan kemudi perahu kuno, serta tembikar-tembikar dan manik-manik dari Arikamedu, India.

Demikian pula tembikar dan manik-manik dari India ditemukan di Kawasan situs Air Sugihan. Pada tahun 1988 ditemukan kendi keramik buatan Tiongkok dari masa Dinasti Sui (589-618 Masehi) dan penggalian arkeologis di kawasan ini oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional sejak tahun 2007 menemukan keramik-keramik Tiongkok dari abad ke-9 dan ke-10 Masehi. Pada tahun 2010 tim Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional menemukan sisa perahu kuno di Jalur 16 Air Sugihan. Kawasan situs Air Sugihan juga berasal dari masa pra-Śrīwijaya yang terus berlanjut sampai masa Śrīwijaya.

Tinggalan arkeologis budaya maritim dapat dijumpai di darat dan di bawah air. Dengan demikian arkeologi maritim tidak saja mengkaji peninggalan arkeologi di darat, seperti penelitian-penelitian terdahulu, tetapi juga perlu mengintegrasikannya dengan peninggalan budaya maritim yang terdapat di bawah air. Peninggalan bawah air berupa sisa-sisa perahu/kapal kuno dan barang muatannya merupakan bagian dari sumberdaya arkeologi (*archaeological resources*). Sebagaimana sumberdaya arkeologi yang terdapat di darat, peninggalan bawah air merupakan data arkeologi yang perlu dikaji

oleh arkeologi sebagai disiplin ilmu. Cabang disiplin arkeologi yang menangani peninggalan bawah air di Indonesia dikenal dengan istilah arkeologi bawah air (*underwater archaeology*). Arkeologi bawah air adalah studi arkeologi dalam upaya memahami masa lalu melalui tinggalan-tinggalan bawah air (*submerged remains*) (Delgado, 1997: 259-260 dan 436).

Jalur yang dilalui oleh tim Ekspedisi Śrīwijaya 2009 merupakan jalur pelayaran yang ramai sejak awal Masehi. Perairan di Kepulauan Bangka-Belitung banyak menyimpan situs-situs kapal karam dan barang muatannya. Pengangkatan barang muatan kapal tenggelam (Benda Berharga Muatan Kapal yang Tenggelam, BMKT) yang memiliki nilai ekonomi yang tinggi banyak dilakukan di perairan tersebut, baik secara legal maupun secara liar. Pengangkatan BMKT yang legal namun merugikan negara adalah pengangkatan kapal *Tek Sing* di Selat Gelasa/Gaspar, letaknya antara Pulau Bangka dan Pulau Belitung pada tahun 1997-1998. Eksplorasi laut ini dilakukan oleh perusahaan PT Prasarana Cakrawala Persada bekerjasama dengan *United Sub Sea Services United Ltd.* pimpinan Michael Hatcher. Pada tanggal 17 November 2000, sebanyak 38 kontainer dari 43 kontainer yang berisi barang muatan kapal tenggelam itu dilelang di Jerman oleh Balai Lelang "*Nagel Auction*" tanpa dapat dicegah oleh pemerintah Indonesia (Tanudirjo, 2008: 22).

Pengangkatan BMKT yang menghebohkan juga telah dilakukan di perairan Batu Itam, di Pulau Belitung. Ditemukan kapal karam yang memuat sebagian besar keramik Tiongkok dari masa Dinasti T'ang (abad ke-7-10 Masehi), sehingga dikenal dengan sebutan *Tang Cargo*. "Harta karun" itu juga telah dilelang pada tahun 2004.

Penelitian arkeologi maritim di bawah air memiliki tingkat kesulitan yang lebih tinggi dibandingkan penelitian di darat. Diperlukan rencana yang matang meliputi studi arsip, persiapan lapangan, penyusunan tim, perlengkapan dan logistik, dan keselamatan dalam pelaksanaan. Diakui penelitian secara sistematis pada peninggalan bawah air yang meliputi survei, ekskavasi, perekaman data,

penggambaran temuan, dan analisis temuan, terbentur oleh kendala keterbatasan alat dan teknologi, tenaga profesional, dan dana. Penelitian arkeologi bawah air merupakan penelitian interdisipliner sehingga memerlukan kerjasama dengan berbagai pihak yang terkait. Oleh karena itu proposal-proposal penelitian arkeologi maritim perlu disusun bersama dan diperlukan *sharing* alat, tenaga profesional, dan dana.

Ekspedisi Śrīwijaya merupakan kegiatan kerjasama antara Balai Arkeologi Palembang dengan Direktorat Peninggalan Bawah Air, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata. Turut serta dalam ekspedisi penyelam arkeologi bawah air dari Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Jambi, kelompok Persatuan Olahraga Selam Seluruh Indonesia Provinsi Kepulauan Bangka-Belitung, Polisi Air Kepolisian Daerah Bangka-Belitung dan Sumsel, antropolog dan ahli ilmu kelautan serta melibatkan wartawan. Selain survei darat, ekspedisi juga mengadakan kegiatan arkeologi bawah air, berupa perekaman data kapal karam di perairan Selat Bangka.

Ekspedisi Śrīwijaya 2009 tidak semata menelusuri jalur Ekspedisi Kerajaan Śrīwijaya sejak abad ke-7 Masehi, tetapi juga mengamati kehidupan budaya maritim sejak masa pra-Śrīwijaya sampai sekarang. Tim ekspedisi juga mengamati pola hidup komuniti-komuniti yang tinggal di daerah pesisir dan tepi sungai untuk mengetahui teknologi dan cara hidup masyarakat maritim pada masa lalu. Perubahan ekologis yang terjadi akibat reklamasi rawa pasang surut untuk lahan permukiman transmigran dan lahan pertanian sejak tahun 1970an telah merubah cara adaptasi komuniti terhadap lingkungan. Walaupun demikian, diyakini mitologi, pandangan hidup, dan sistem kepercayaan tentang laut dan perairan sulit untuk berubah karena berkaitan dengan sistem nilai yang dimiliki oleh komuniti maritim.

Dampak pembangunan modern menyebabkan banyak perahu dan teknologi tradisional yang telah punah, serta perubahan cara hidup pada masyarakat lokal. Hal ini menjadi salah satu kendala dalam studi etnografi untuk memahami kehidupan masyarakat maritim masa

lampau. Sehubungan dengan itu dalam ekspedisi juga direkam perubahan-perubahan lingkungan dan sosial budaya masyarakat yang tinggal di sekitar jalur ekspedisi.

*Encək Paidin juragan kaya,
Bangun rumah kayu gelam.
Napak tilas Dātu Śrīwijaya,
Sadari kebaharian kenali alam.*

Bagian Kedua

Kegiatan Ekspedisi

SERANGKAIAN KEGIATAN PADA EKSPEDISI ŚRĪWIJAYA 2009

Budi Wiyana

A. Waktu Pelaksanaan

Kegiatan Ekspedisi Śrĳwijaya berlangsung dari tanggal 6-10 Oktober 2009. Sebelum pelaksanaan kegiatan didahului dengan berbagai persiapan, baik persiapan perizinan, transportasi, akomodasi maupun konsumsi. Karena kegiatan ini bersifat lintas provinsi (Kep. Bangka Belitung dan Sumatra Selatan), maka segala persiapan dilakukan di kedua provinsi itu. Disamping persiapan tersebut, persiapan yang tidak kalah pentingnya adalah persiapan di lokasi yang akan dikunjungi, yaitu Desa Kota Kapur, Pulau Lampu atau Pulau Pelepas, Desa Kertamukti (Jalur 27, Air Sugihan), dan Desa Upang.

Untuk mengawali kegiatan, tim kecil telah berangkat tanggal 5 Oktober 2009 ke Kota Pangkal Pinang dan Desa Kota Kapur. Tanggal 6 Oktober 2009 seluruh peserta berangkat dari Palembang, Jakarta, dan Yogyakarta dengan pesawat dan *jet foil* menuju Pangkal Pinang. Kegiatan Ekspedisi Śrĳwijaya dibuka oleh Gubernur Kepulauan Bangka-Belitung yang diwakili Asisten III Bidang Kesra di kantor gubernur. Selesai pembukaan secara resmi, peserta melanjutkan perjalanan darat dengan bus ke Desa Kota Kapur. Keesokan harinya tanggal 7-8 Oktober 2009 diadakan pengamatan di Desa Kota Kapur dan Kotawaringin serta penyelaman di sekitar Pulau Lampu.

Tanggal 9 Oktober 2009 dengan *speedboat* peserta berangkat dari Kota Kapur menuju Jalur 27, Desa Kertamukti, Kecamatan Air Sugihan untuk mengadakan peninjauan situs permukiman kuna. Tanggal 10 Oktober 2009 peserta menuju Palembang dengan terlebih

dahulu singgah di Desa Upang, sebuah desa nelayan di tepi Sungai Upang, termasuk dalam rangkaian DAS Musi, untuk mengadakan pengamatan.

Seluruh rangkaian kegiatan berakhir di Kota Palembang dan dilakukan upacara penutupan di Gedung Bina Praja pada kompleks kantor gubernur. Penutupan dilakukan oleh Kepala Bidang Pariwisata pada Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Sumatra Selatan mewakili gubernur Sumatra Selatan (Tabel 1).

B. Peserta

Ekspedisi Śriwijaya 2009 diikuti oleh 39 orang peserta (Tabel 2). Peserta Ekspedisi Śriwijaya terdiri dari peneliti arkeologi, peneliti antropologi, peneliti pariwisata, dosen kelautan, angkatan laut, mass media (cetak dan elektronik), birokrat, dll. Institusi yang terlibat antara



Gambar 3. Peserta Ekspedisi Sriwijaya di Kota Kapur

lain Balai Arkeologi Palembang (Balas Palembang), Direktorat Peninggalan Bawah Air (Direktorat PBA), Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional, Pusat Penelitian dan

Pengembangan Pariwisata, Balai Pelestarian Peninggalan Sejarah dan Purbakala Jambi, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, Provinsi Sumatra Selatan serta Kota Palembang, Universitas Sriwijaya, Institut Agama Islam Negeri "Raden Patah", Polisi Air Sumatra Selatan dan Kepulauan Bangka Belitung, Balai Arkeologi Yogyakarta, Harian Kompas dan Sriwijaya Pos serta Kompas TV. Selain peserta resmi, kegiatan ini juga dibantu oleh tim penyelamat untuk penyelaman dari Emas Diving Club Bangka dan Kantor Komunikasi dan Informasi Kepulauan Bangka-Belitung sebanyak lima orang.

C. Pembagian Tim

Selama kegiatan Ekspedisi Śrīwijaya, peserta dibagi menjadi tiga tim, yaitu tim lingkungan, tim arkeologi (darat dan air), dan tim sosial-budaya. Tim lingkungan mengadakan pengamatan lingkungan, baik berupa lingkungan biota maupun abiota. Tim arkeologi (darat dan air) melakukan penelitian tinggalan arkeologi (situs, artefak, ekofak maupun fitur) yang terdapat di daratan maupun perairan. Sedangkan tim sosial-budaya (sosbud) melakukan pengamatan terhadap perilaku masyarakat dan budaya yang berkembang pada masyarakat yang dikunjungi.

Pengelompokan peserta kedalam tim disesuaikan dengan latar belakang ilmu atau keahlian yang dimiliki. Masing-masing tim bekerja dari awal sampai akhir kegiatan. Setiap malam, masing-masing tim menyampaikan laporan pada saat diskusi, evaluasi, dan rencana kerja.

D. Kegiatan Lapangan

Selama berlangsungnya Ekspedisi Śrīwijaya 2009 dilakukan kegiatan pengamatan (lingkungan, arkeologi, dan sosial-budaya) pada tempat-tempat yang disinggahi. Pengamatan ketiga aspek tersebut dimaksudkan untuk menjangkau data lingkungan, arkeologi, dan sosial-

budaya yang ada pada masa lampau sampai sekarang. Data ini sangat penting untuk mengetahui kelangsungan atau keberlanjutan data tersebut, apakah masih tetap atau telah mengalami perubahan.



Gambar 4. Tim arkeologi darat meninjau ulang Situs Kota Kapur

Berdasarkan hasil pengamatan lingkungan di Desa Kota Kapur, Air Sugihan (Kertamukti), dan Upang berdasarkan bentang alam (*morfologi*) memperlihatkan kondisi dataran rendah dan bergelombang. Satuan morfologi dataran rendah dicirikan dengan bentuk permukaan bumi yang sangat landai, dengan prosentase kemiringan lereng antara 0 – 2%, bentuk lembah yang sangat lebar (Hardiati 2008: 29 – 31). Morfologi jenis ini terdapat di Kertamukti dan Upang. Sedangkan morfologi bergelombang dicirikan dengan bentuk bukit landai, relief halus, lembah yang melebar dan menyerupai huruf “U”, serta bentuk bukit yang agak membulat atau bergelombang lemah dengan prosentase kemiringan lereng antara 2 – 8% (Intan 2003: 108 – 109). Morfologi ini ada di Kota Kapur.

Secara fisiografi, Situs Air Sugihan dan Desa Upang terletak di pada wilayah rawa pantai timur Sumatra bagian selatan dengan ketinggian daerah antara 5 – 10 meter d.p.l. Dari hasil pengamatan

terhadap lingkungan vegetasi, mulai dari lingkungan vegetasi yang terdapat didaerah Air Sugihan sampai pantai timur Sumatra bagian selatan, secara umum lingkungan vegetasi daerah ini dapat dikelompokkan kedalam sub-bioma “hutan hujan tanah rawa”.

Tim arkeologi darat mengadakan pengamatan di area bagian dalam benteng tanah, persawahan, dan ulu desa. Di areal dalam benteng tanah telah terdata temuan candi, arca Wiṣṇu, prasasti, dan bangkai kapal kuna. Di persawahan desa sekarang sebagian telah



*Gambar 5 dan 6.
Peserta menuju Situs Air Sugihan dan diskusi di lapangan*

digunakan sebagai lahan penambangan timah tradisional (TI = timah inkonvensional). Di lokasi ini, penduduk terkadang menemukan timah lantakan yang diduga merupakan produk pengecoran timah, sebelum masa Kolonial atau sebelum abad ke-18. Sedangkan di ulu desa menurut Bapak Hasan (80 tahun) pernah dijumpai telapak kaki kanan manusia (Wiyana, 2009: 12).

Di Air Sugihan (Desa Kertamuksi) banyak ditemukan bukti-bukti tinggalan budaya masa lampau yang berupa parit atau sungai kuna, sisa-sisa tiang rumah, tembikar, keramik, manik-manik, alat/fragmen logam dan kaca, arca kayu, batu mulia, sisa-sisa perahu/kapal, dll. Adapun di Desa Upang tidak/belum ditemukan sisa-sisa tinggalan budaya masa lampau, kecuali nama Upang yang melekat pada nama Mukha Upanj dalam Prasasti Kedukan Bukit (16 Juni 682 Masehi).

Pengamatan tim sosial – budaya di ketiga lokasi telah berhasil mengumpulkan beberapa data. Penduduk yang tinggal di Desa Kota Kapur sekarang, merupakan penduduk pindahan dari dalam benteng tanah, sekitar tahun 1920an. Mereka tidak mengetahui secara pasti asal-usul mereka. Perekonomian masyarakat Kota Kapur mengandalkan pertanian (karet, lada, dan sawit), nelayan, dan aktivitas penambangan timah inkonvensional (TI).

Asal-usul penduduk Desa Kertamukti berasal dari Jawa, mereka didatangkan sejak dimulainya program transmigrasi tahun 1981. Kehidupan masyarakat Kertamukti sangat mengandalkan pertanian, terutama padi dan kopra. Saat sekarang, warga mulai mengganti tanaman kelapa dengan tanaman kelapa sawit. Selain bertani, kaum laki-laki banyak yang bekerja di perkebunan kelapa sawit dan Hutan Tanaman Industri.

Kegiatan utama penduduk Upang 90% adalah melaut sebagai nelayan. Aktivitas pertanian sawah juga dilakukan masyarakat, berupa menanam padi setahun sekali. Pada masa sekarang, keberadaan kampung di atas air ini mulai tidak terawat. Jalan-jalan yang terbuat dari batang kayu nibung mulai rapuh. Kondisi ini diakui masyarakat sebagai akibat dari semakin sulit dan mahalnya harga batang nibung.

E. Penyelaman Bawah Air

Selama kegiatan ekspedisi, selain pengamatan di daratan dilakukan juga pengamatan di air/laut dengan cara melakukan penyelaman di sekitar Pulau Pelepas atau Pulau Lampu. Selama dua hari, tim arkeologi air melakukan penyelaman untuk mengetahui kandungan tinggalan arkeologi bawah air. Dari penyelaman tersebut berhasil didata adanya temuan runtuh kapal. Kapal tersebut merupakan kapal Belanda yang terbelah menjadi dua dengan panjang 70 meter.

Menurut informasi nelayan tradisional, tidak jauh arah selatan Pulau Pelepas juga terdapat runtunan pesawat terbang Jepang. Kedua tinggalan tersebut merupakan sisa-sisa tinggalan Perang Dunia II.

Selama penyelaman, tim arkeologi air tidak dapat bekerja maksimal sehingga tidak banyak data yang terkumpul. Arus yang kuat dan jarak pandang yang rendah menjadi kendala utama, disamping dasar laut yang berlumpur.

Di Pulau Pelepas terdapat tinggalan kompleks mercusuar beserta bangunan pendukungnya. Mercusuar Pulau Pelepas secara administratif terletak di wilayah Kecamatan Sungai Selan, Kabupaten Bangka Tengah. Bangunan ini berfungsi untuk memandu kapal-kapal untuk berbelok ke kanan ketika melintas di Selat Bangka menuju Laut Jawa. Mercusuar terletak di sebuah pulau yang berada di bagian timur selat. Tahun pendirian mercusuar ini tidak diketahui tetapi pada dinding mercusuar terdapat prasasti perbaikan mercusuar yang berangka tahun 1893. Bangunan mercusuar berdenah segi 12 dan terbuat dari bahan logam (Novita, 2009).

F. Perjalanan

Perjalanan selama Ekspedisi Śrīwijaya 2009, dari awal sampai akhir kegiatan menggunakan moda transportasi berbeda-beda. Kegiatan diawali dari upacara pembukaan oleh Gubernur Kepulauan Bangka-Belitung di Pangkal Pinang. Untuk menuju Pangkal Pinang, ada peserta yang mencapainya dengan pesawat dan gabungan antara laut dan darat. Setelah upacara pembukkaan, semua peserta menempuh perjalanan darat dengan bus menuju Desa Kota Kapur, selama kurang lebih dua jam.

Selama di Kota Kapur, peserta menggunakan transportasi darat dan jalan kaki, untuk melakukan pengamatan lingkungan, arkeologi darat, dan sosbud. Sedangkan untuk melakukan penyelaman di Pulau Pelepas, tim harus menggunakan kapal dari dermaga Desa Kota Kapur

atau Desa Tanjung Tedung. Perjalanan dari dermaga Kota Kapur sampai Pulau Pelepas ditempuh selama sekitar tiga jam, sedangkan dari Pulau Pelepas ke dermaga Tanjung Tedung berkisar setengah jam, dilanjutkan perjalan darat ke Kota Kapur selama satu jam.

Untuk menyeberangi Selat Bangka dapat ditempuh selama setengah jam dari dermaga Tanjung Tedung sampai di muara Sungai Air Sugihan, dengan menggunakan *speedboat*. Dari muara Air Sugihan sampai Desa Kertamukti memakan waktu sekitar satu setengah jam. Selama di Desa Kertamukti, peserta menggunakan jalan darat dengan menggunakan truk rakitan (“grandong” sebutan lokal), untuk melakukan pengamatan pada pemukiman kuna.

Dari Air Sugihan (Jalur 27, Desa Kertamukti) ke Upang menggunakan moda transportasi air (*speedboat*) dan ditempuh sekitar dua jam. Setelah singgah dan mengadakan pengamatan di Desa Upang, perjalanan dilanjutkan ke Palembang. Perjalanan Upang – Palembang ditempuh dalam waktu sekitar satu setengah jam dengan speedboad.

***Keris bertuah anugrah dewa,
Gagah nian disemat penguasa.
Seberangi selat lintasi rawa,
Bulatkan tekat kuatkan asa.***

Tabel 1

Jadual Ekspedisi Śrīwijaya 2009

No	Hari/ Tanggal	Waktu	Kegiatan	Keterangan
1	2	3	4	5
1	Selasa, 6 Oktober 2009	08.00 - 12.00 12.00 - 13.00 14.00 - 15.00 15.30 - 17.00 17.00 - 20.00 20.00 - 21.00 21.00 -	Kedatangan peserta di Pangkal Pinang Isoma Pertemuan dgn Gubernur Bangka-Belitung Perjalanan ke Kota Kapur Isoma Pengarahan Istirahat	
2	Rabu, 7 Oktober 2009	06.00 - 08.00 08.00 - 12.00 12.00 - 13.00 13.00 - 16.00 16.00 - 20.00 20.00 - 21.00 21.00 -	Makan pagi Penyelaman di sekitar Pulau Lampu Pengamatan di Desa Kota Kapur Isoma Penyelaman di sekitar Pulau Lampu Pengamatan di Desa Kota Kapur Isoma Pelaporan/Diskusi Istirahat	Tim Selam Arkeologi, Lingkungan, Sosial- Budaya
3	Kamis, 8 Oktober 2009	06.00 - 08.00 08.00 - 12.00 12.00 - 13.00 13.00 - 16.00 16.00 - 20.00 20.00 - 21.00 21.00 -	Makan pagi Penyelaman di sekitar Pulau Lampu Pengamatan di Desa Kota Kapur Isoma Penyelaman di sekitar Pulau Lampu Pengamatan di Desa Kota Kapur Isoma Pelaporan/Diskusi Istirahat	Tim Selam Arkeologi, Lingkungan, Sosial- Budaya
4	Jum'at, 9 Oktober 2009	06.00 - 08.00 09.00 - 12.00 12.00 - 14.00 14.00 - 16.00 16.00 - 20.00 20.00 - 21.00 21.00 -	Makan pagi Perjalanan ke Air Sugihan Isoma Peninjauan situs di Desa Kertamukti Isoma Pertemuan dengan masyarakat Istirahat	Jalur 27
5	Sabtu, 10 Oktober 2009	06.00 - 08.00 08.00 - 09.00 09.00 - 11.00 11.00 - 12.30 12.30 - 14.00 14.00 - 15.00	Makan pagi Perjalanan ke Upang Pengamatan di Upang Perjalanan di Palembang Isoma Pertemuan dgn Gubernur Sumatra Selatan	Tim Arkeologi, Lingkungan, Sosial- Budaya

Tabel 2

Daftar peserta Ekspedisi Śrīwijaya 2009

No 1	Nama 2	Instansi 3
1	Nurhadi Rangkuti	Balai Arkeologi Palembang
2	Budi Wiyana	Balai Arkeologi Palembang
3	Aryandini Novita	Balai Arkeologi Palembang
4	Rusman	Balai Arkeologi Palembang
5	Armadi	Balai Arkeologi Palembang
6	Sigit Eko Prasetyo	Balai Arkeologi Palembang
7	Harry Octavianus Sofian	Balai Arkeologi Palembang
8	Untung	Balai Arkeologi Palembang
9	Retno Purwanti	Balai Arkeologi Palembang
10	Tri Marhaeni SB	Balai Arkeologi Palembang
11	Ade Oka Hendrata	Balai Arkeologi Palembang
12	M. Yusuf	Balai Arkeologi Palembang
13	Patra Rengga	Balai Arkeologi Palembang
14	Gatot Ghautama	Direktorat Peninggalan Bawah Air
15	Judi Wahjudin	Direktorat Peninggalan Bawah Air
16	Desse Yusubrasta	Direktorat Peninggalan Bawah Air
17	Waluyo Agus Priyanto	Direktorat Peninggalan Bawah Air
18	Bambang Sulistiyono	Direktorat Peninggalan Bawah Air
19	Kosasih	Direktorat Peninggalan Bawah Air
20	Ahmad	Direktorat Peninggalan Bawah Air
21	Parsan	Direktorat Peninggalan Bawah Air
22	Rinawan	Direktorat Peninggalan Bawah Air
23	Tedi Sukmana	Direktorat Peninggalan Bawah Air
24	Roby Ardiwidjaja	Puslitbang Pariwisata
25	Yanto Manurung	BP3 Jambi
26	Marjani	BP3 Jambi
27	Muhammad Henri	Universitas Sriwijaya
28	Amilda Sani	Institut Agama Islam Negeri "Raden Patah"
29	Hari Prabowo	Polair Polda Sumatra Selatan
30	Bambang Budi Utomo	Puslitbang Arkeologi Nasional
31	Sugeng Riyanto	Balai Arkeologi Yogyakarta
32	Marwi	Disbudpar Kota Palembang
33	Nurma	Disbudpar Provinsi Sumatra Selatan
34	Kenedi Nurhan	Kompas
35	Sutrisman Dinah	Sriwijaya Pos
36	Wisnu Aji Dewabrata	Kompas Biro Palembang
37	Eadhiey Laksito Hapsoro	Litbang Kompas
38	Yan Megawandi	Disbudpar Provinsi Bangka Belitung
39	Gunari Utama	Kompas TV
40	Kardiansyah Arif	Kompas TV

PENGAMATAN DI SITUS-SITUS ARKEOLOGI

Tri Marhaeni SB

A. Situs Kota Kapur

Kota Kapur hanya sebuah desa kecil di pantai barat pulau Bangka, tetapi merupakan tempat penting pada abad ke-7 Masehi sebagai ibukota kerajaan-vassal dari *kadātuan* Śrīwijaya. Śrīwijaya merupakan suatu *polity* berbentuk *chiefdom* yang kompleks yang disebutnya sendiri *kadātuan* (Zakharov, 2009: 12). *Kadātuan* Śrīwijaya terdiri dari sejumlah *kadātuan-vassal* yang masing-masing dipimpin oleh *dātu* dengan kedudukan setingkat gubernur (de Casparis, 1956: 33). Salah satu *kadātuan-vassal* berpusat di situs Kota Kapur yang mungkin menguasai wilayah Pulau Bangka sekarang.

Pada sekitar abad ke-7 Masehi Śrīwijaya mempunyai wilayah yang luas diketahui dari sebaran delapan prasasti Śrīwijaya yang ditemukan seperti Prasasti Kedukan Bukit dan Prasasti Telaga Batu (Palembang, Sumatra Selatan), Prasasti Kota Kapur (Pulau Bangka), Prasasti Karangberahi (Merangin, Jambi), Prasasti Palas Pasemah (Lampung Selatan), dan Prasasti Jabung atau Bungkok (Lampung Timur). Kecuali Prasasti Kedukan Bukit, prasasti tersebut berisi kutukan kepada siapa pun yang tidak tunduk dan patuh kepada *Dātu* Śrīwijaya. Dengan demikian prasasti tersebut tentu didirikan di tengah pemukiman. Sebagai pemukiman ibu kota kerajaan daerah, situs Kota Kapur dilengkapi dengan prasarana benteng tanah dan ibadah (caṅḍi). Letaknya pun strategis di sekitar jalur pelayaran antara Laut Jawa dan Selat Melaka atau antara Laut Tiongkok Selatan dan Selat Bangka. Mungkin karena hal itu Śrīwijaya mempertahankan pulau tersebut sebagai wilayahnya.

Keberadaan *Dātu* Śrīwijaya di situs Kota Kapur mungkin menunjukkan pentingnya Pulau Bangka dalam perdagangan maritim

masa itu. Hingga kini belum diperoleh sumber sejarah yang menyinggung komoditi yang dihasilkan dari Pulau Bangka masa itu. Sejak masa yang belum diketahui, hingga kini Pulau Bangka terkenal dengan hasil timah putih dan lada berekor atau kemukus (*cubeb pepper*). Timah putih merupakan bahan dasar pembuatan perunggu. Benda perunggu di Asia Tenggara mulai diperkenalkan pada sekitar 600 Sebelum Masehi melalui perdagangan benda-benda perunggu yang dibuat di Dongson, Vietnam Utara (Bellwood, 1997: 391-392). Pembuatan benda perunggu berkembang pula pada masa pengaruh kebudayaan India di Nusantara, salah satunya dalam bentuk arca Hindu dan arca Buddha dari perunggu. Hingga kini belum ditemukan sumber sejarah dan tinggalan arkeologis yang membuktikan bahwa Pulau Bangka merupakan salah satu pemasok bahan dasar perunggu (timah). Sumber sejarah yang menyinggung eksploitasi timah di pulau tersebut berasal dari masa yang jauh lebih kemudian. Pada abad ke-17 raja-raja Palembang-Darussalam menguasai tambang-tambang timah di pulau tersebut. Pada masa itu VOC berhasil membuat perjanjian dagang dengan Kesultanan Palembang untuk memonopoli timah. Ketika Kesultanan tersebut dihapuskan oleh Pemerintah Kolonial Belanda pada tahun 1824, maka pertambangan timah di Pulau Bangka dikuasai oleh perusahaan-perusahaan Belanda.



Gambar 7. Prasasti Kota Kapur

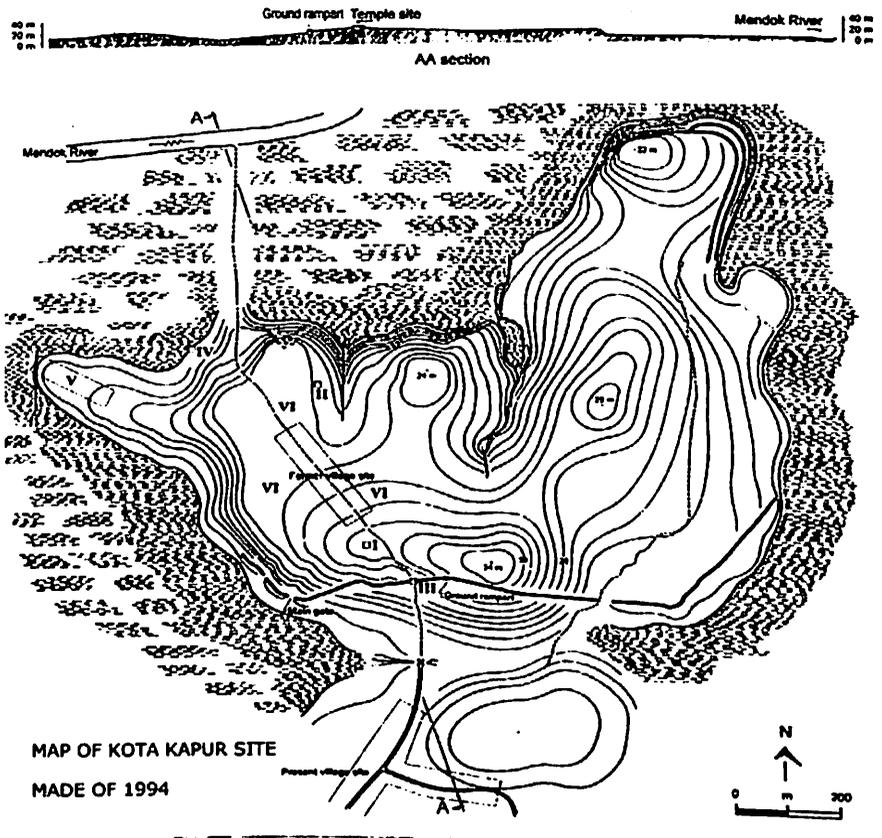
Lada berekor (*Piper cubeba* Linn.) merupakan tanaman yang hidup di Asia Tenggara seperti Thailand, Malaysia, dan Indonesia, khususnya Sumatra, termasuk Bangka, dan Jawa. Tiongkok mengimpor

lada dari Śrīwijaya paling kurang pada abad ke-7 Masehi (Wolters, 1967: 233). India pun mengimpor lada berekor dari Nusantara pada sekitar abad ke-1 Masehi, meski India sendiri menghasilkan lada hitam (*Piper nigrum*) sejak 200 Sebelum Masehi. Wolters (1967: 67) menyatakan bahwa India mengimpor lada berekor untuk diekspor kembali ke Romawi.

Pada sekitar abad ke-6 Masehi di Kota Kapur telah terdapat pengecoran logam besi. Terak besi dalam jumlah sekitar 27 kilogram ditemukan dalam kotak ekskavasi berukuran 5 x 5 meter di bawah struktur salah satu runtuhannya yang ditemukan pada tahun 1996 (Marhaeni, 1997: 20). Semula diduga sebagai terak timah, tetapi berdasarkan analisis yang dilakukan di laboratorium Kantor Wilayah Departemen Pertambangan dan Energi Provinsi Sumatra Selatan terbukti sebagai terak besi. Bahan dasar besi adalah bijih besi yang diperoleh dari mineral *limonit (siderit)*, *magnetit*, *goethit*, atau *hematit*. Di sebelah timur Bangka, tepatnya Pulau Belitung, khususnya di Kecamatan Manggar, Kelapa Kampit, Gantung, Membalong, dan Dandang, terdapat *hematit* (batu besi). Sekarang penambangan hematit di Pulau Belitung telah dilakukan oleh 29 perusahaan (www.babelprov.go.id), tetapi belum diketahui apakah penambangannya telah dilakukan juga pada masa Śrīwijaya. Kendati alat besi belum ditemukan di situs Kota Kapur, diperkirakan peralatan dari besi telah dihasilkan di Kota Kapur pada masa itu. Dengan peralatan besi, maka telah dapat dilakukan pelbagai jenis pekerjaan, antara lain mengolah kayu besar menjadi perahu dalam ukuran besar.

Situs Kota Kapur seolah-olah merupakan daratan yang menjorok ke arah rawa-rawa, bahkan hampir dikelilingi oleh rawa-rawa. Di sisi timur dan selatan situs ini membentang gundukan tanah sepanjang sekitar 1200 meter yang disebut benteng tanah. Benteng tersebut dibuat dari timbunan tanah yang digali dari sebelah selatan atau timur benteng, dengan kata lain sebelah luar benteng. Ternyata benteng tanah berada pada tepian lahan berundak, sehingga tebing menjadi lebih curam. Dengan kecuraman sedemikian rupa, maka

benteng tanah dapat berfungsi optimal. Benteng berukuran lebar/tebal sekitar 10 meter dan tinggi sekitar 4 meter pada bagian tertinggi.



Gambar 8. Peta kontur Situs Kota Kapur

Bilamana benteng tersebut dibangun tidak diketahui pasti, karena belum ditemukan metode analisis yang tepat. Sampel arang yang ditemukan dari dalam gundukan benteng menghasilkan umur 532-869 A.D. (Koestoro dan Soeroso, 1994: 68). Karena arang tersebut tertimbun dalam pembangunan benteng, maka benteng dapat seumur atau lebih muda daripada sampel arang. Sementara diduga bahwa

benteng tersebut dibuat pada masa Śrīwijaya sebagai benteng pertahanan.

Keletakan benteng di bagian selatan dan timur situs diperkirakan untuk melindungi permukiman dari serangan yang datang dari arah selatan atau daratan Pulau Bangka (Koestoro dan Soeroso, 1994: 67). Sementara itu, ujung timur-laut benteng dibuat berlapis dua sepanjang 350 meter dengan tinggi sekitar 2-3 meter. Pada bagian ujung timur-laut bertebing curam dan dalam, sekitar 20 meter. Bagian tersebut mungkin dianggap rawan karena paling dekat dengan sungai sehingga pada bagian tersebut dibuat benteng berlapis (Koestoro dan Soeroso, 1994: 66). Bagian timur-laut benteng dapat dikatakan juga sebagai bagian terdepan dari situs Kota Kapur dari arah hulu sungai atau daerah pedalaman atau *hinterland*.

Bagian utara situs Kota Kapur merupakan dataran rendah dan berawa-rawa serta berbatasan dengan Sungai Mendo yang mengalir dari arah timur ke barat. Rawa-rawa dan sungai tersebut mungkin dianggap telah cukup untuk melindungi situs Kota Kapur sehingga bagian utara situs dibiarkan terbuka tanpa diberi perlindungan benteng. Area bagian utara situs Kota Kapur diduga merupakan pusat kegiatan ekonomi. Sungai Mendo berperan sebagai jalur perhubungan antara situs Kota Kapur dengan Selat Bangka serta dengan daerah pedalaman. Hal itu dapat dibuktikan dengan sisa perahu dari kayu yang ditemukan pada tahun 2007 di rawa-rawa bagian utara situs. Pada papan perahu terdapat tonjolan persegi empat (*tambuku*) berlobang-lobang yang dipergunakan untuk mengikat papan-papan dan *gading-gading*. Teknik pembuatan perahu semacam itu dikenal sebagai *teknik papan-ikat dan kupingan pengikat* yang telah dikenal di Śrīwijaya karena tinggalan sejenis ditemukan juga di situs-situs Śrīwijaya lain, seperti situs Samirejo (Banyuasin) dan Kolam Pinisi (Palembang) (Koestoro, 1993: C1-4-10).

Tinggalan benteng tanah situs Kota Kapur mengalami kerusakan, baik karena proses alamiah maupun dampak kegiatan manusia seperti pertanian dan penambangan timah. Pengamatan sisi

timur situs pertama kali diarahkan ke bagian pangkal mula benteng berlapis dua. Bagian dalam benteng adalah kebun milik Intel bin Hambali yang ditanami lada, kelapa sawit, dan karet. Area di sekitar titik pangkal benteng berlapis sendiri serta bagian luarnya banyak ditumbuhi pohon bambu yang lebat. Area bagian benteng merupakan dataran yang lebih tinggi daripada area benteng dan area di luarnya, tetapi tebingnya relatif landai. Mungkin karena di sekitar tempat tersebut bertebing landai, maka dibuatkan dua lapis benteng. Keadaan benteng di sekitar area ini kurang tampak menonjol, bahkan terpotong mungkin karena aktivitas manusia masa kemudian.



Kedua, pengamatan di sekitar titik koordinat $2^{\circ} 14' 1,2''$ LS dan $105^{\circ} 49' 27,4''$ BT yang dilakukan untuk mengetahui keadaan benteng berlapis dan lingkungan sekitarnya. Keadaan benteng berlapis dua di sekitar titik tersebut relatif baik. Antarlapis terdapat cekungan berbentuk profil huruf "V" yang relatif sulit dilewati. Sebelah barat benteng adalah area bagian dalam benteng yang sekarang dijadikan kebun karet, sedangkan sebelah timur benteng adalah bagian luar benteng yang merupakan dataran yang sekarang dijadikan ladang lada. Sekitar 50

meter dari benteng ke arah luar adalah lahan berawa. Dataran bagian dalam benteng lebih tinggi sekitar 2 meter daripada bagian luar benteng sehingga membentuk tebing yang dangkal. Keadaan tersebut yang mungkin mendorong area di sekitar ini dibuatkan benteng berlapis dua.

Ketiga, pengamatan di bagian ujung benteng berlapis dua di sekitar titik koordinat $2^{\circ} 13' 58''$ LS dan $105^{\circ} 49' 25.4''$ BT. Bagian ujung benteng berada di tebing sekitar 5 meter dari dataran bagian dalam benteng. Tebing antara benteng dan dataran bagian dalam benteng relatif landai, sedangkan tebing di luar benteng curam dan dalam. Bagian dalam benteng merupakan kebun lada milik Asmawi; bagian luar banyak ditumbuhi pohon bambu dan semak-belukar. Mulai di sekitar titik tersebut ke arah utara seluruhnya bertebing curam dan dalam.

Keempat atau terakhir, pengamatan di area paling ujung dari sisi barat dan utara dataran situs Kota Kapur. Titik pengamatan berada di sekitar titik koordinat $2^{\circ} 13' 58,7''$ LS dan $105^{\circ} 49' 21,2''$ BT. Sebelah utaranya adalah tebing curam, sebelah timurnya dataran yang menjadi kebun karet milik Asmawi, sebelah selatannya adalah bagian kebun karet yang lahannya menurun landai, dan sebelah baratnya adalah tebing curam. Di kaki tebing yang curam adalah rawa-rawa. Di seberang rawa-rawa sekitar 369 meter ke arah timur-laut adalah aliran Sungai Mendo.

Pengamatan dilakukan juga di area luar benteng, khususnya di sebelah timur benteng. Sekitar 25 meter dari benteng terdapat kegiatan penambangan timah konvensional yang dilaksanakan oleh PT Timah. Perusahaan timah tersebut pernah juga melakukan survei bawah tanah di sekitar Air Kapur, sisi utara bagian dalam benteng Kota Kapur. Penambangan timah tersebut dapat menjadi ancaman kelestarian situs Kota Kapur pada masa yang akan datang.

Setelah melakukan pengamatan sekitar benteng tanah, tim ekspedisi melakukan pengamatan bagian dalam benteng. Area bagian dalam benteng situs Kota Kapur telah banyak diteliti karena merupakan



Gambar 10. Arca Wiṣṇu dari Situs Kota Kapur, ditemukan tahun 1994

tempat pusat kegiatan masa lampau yang menyisakan tinggalan arkeologis penting seperti prasasti Śrīwijaya, runtunan caṇḍi, dan arca Wiṣṇu. Pecahan tembikar dan keramik asing pun banyak ditemukan di area bagian dalam benteng. Berdasarkan tinggalan-tinggalan arkeologis tersebut dapat disimpulkan bahwa area bagian dalam benteng merupakan suatu pemukiman yang terdiri dari unsur hunian dan fasilitas peribadatan ajaran Hindu aliran *waisnawa*. Berdasarkan hasil analisis arca Wiṣṇu (Dalsheimer dan Manguin, 1998: 100) dan analisis *Karbon C-14* (Koestoro dan Soeroso, 1994: 68; Marhaeni, 1997: 21), diduga situs tersebut telah dihuni sejak sekitar abad ke-5-7 Masehi. Mungkin masih ada lagi komponen pemukiman yang belum

ditemukan, sebagai misal pelabuhan yang diduga berada di sebelah utara situs, tepatnya di tepi Sungai Mendo yang muaranya di Selat Bangka.

Penemuan prasasti Śrīwijaya di Situs Kota Kapur bermakna penting dalam mengungkap sejarah Nusantara setelah George Coëdès tahun 1918 menyatakan bahwa Śrīwijaya yang ditulis dalam prasasti tersebut bukan nama raja, melainkan nama sebuah kerajaan yang beribukota di Palembang sekarang paling tidak pada sekitar abad ke-7 Masehi. Permasalahannya adalah selama ini tempat penemuan prasasti tersebut masih simpang-siur. Salah satu pendapat mengatakan bahwa prasasti tersebut ditemukan di sekitar tempat penemuan runtunan caṇḍi karena di sekitarnya ditemukan juga satu buah batu berlobang yang diduga berfungsi sebagai lapik prasasti. Lapik tersebut dibuat dari batu kapur metamorfis yang sejak penemuannya hingga

sekarang disimpan di rumah almarhum Bapak Zuber, mantan juru pelihara situs. Batu tersebut berbentuk persegi tidak beraturan berukuran panjang 74-76 cm, lebar 45-51 cm, tinggi 18 cm. Bagian tengahnya berlobang persegi panjang berukuran panjang 22 cm dan lebar 20 cm. Sementara itu, Prasasti Kota Kapur berukuran tinggi 177 cm dan lebar 32 cm, khususnya di bagian pangkalnya. Dengan demikian diragukan lapik tersebut dipergunakan sebagai lapik prasasti Kota Kapur.

Pendapat lainnya mengatakan bahwa prasasti Śrīwijaya ditemukan di sekitar Kota Kapur Lama, tepatnya di sekitar kuburan yang sekarang berada di sisi utara situs, berdekatan dengan Air Gintong dan Air Upang (Air Pancur). Di area ini terdapat juga pemakaman penduduk. Survei yang dilakukan pada tahun 1994 di area tersebut banyak ditemukan pecahan tembikar dan keramik asing. Keramik asing tertua berasal dari Tiongkok dan Vietnam abad ke-15-16 (Koestoro dan Soeroso, 1994: 75). Ekskavasi tahun 2007 di area ini ditemukan sisa bangunan caṅḍi (?) dari batu putih berdenah persegi 3,13 x 3,19 meter, dua buah perhiasan emas, dan keramik Tiongkok dari abad ke-10-13. Penduduk mengakui seringkali menemukan pecahan tembikar ketika menggali kubur. Ekskavasi di area ini perlu dilakukan lebih intensif lagi untuk mengidentifikasi lapisan-lapisan budaya yang berbeda karena adanya masa hunian yang panjang. Selain itu, area ini pada masa lampau mungkin merupakan area dari komponen pemukiman yang penting karena di rawa-rawa dekat Air Gintong dan Air Upang ditemukan sisa papan perahu kuno. Kekunoannya terbukti dari ciri teknologi papan perahu yang disebut *sewn-plank and lashed-lug technique* dari abad ke-7 seperti yang ditemukan di Sambirejo dan Kolam Pinisi Palembang (Koestoto, 1993: C1-4 - 10).

Paling tidak di area bagian dalam benteng terdapat tiga runtuh bangunan batu, dua di antaranya jelas diketahui sebagai runtuh caṅḍi. Runtuh caṅḍi yang digali pada tahun 1994 berdenah bujursangkar berukuran 4,5 x 4,5 meter dengan penampilnya ada di sisi utara. Caṅḍi tersebut diduga kuat diperuntukkan kepada pemujaan

Wiṣṇu karena di antara runtuhan ditemukan paling tidak lima arca Wiṣṇu dalam berbagai ukuran (Koestoto dan Soeroso, 1994: 76). Sisa bangunan kedua digali pada tahun 1995 dan 1996. Caṅḍi kedua berdenah bujursangkar berukuran 2,6 x 2,6 meter. Di bagian tengah bangunan mencuat sebuah batu bentukan alam seperti menhir, maka dapat diduga bangunan ini dibangun untuk pemujaan Śiwa dalam bentuk *linga* (Marhaeni, 1997: 24).



Gambar 11. Candi Kota Kapur ditemukan tahun 1994

Sisa bangunan ketiga digali pada tahun 2007 sebagaimana telah disinggung dalam pembicaraan tentang area sekitar Air Gintong dan Air Upang. Berbeda dengan kedua caṅḍi sebelumnya, sisa bangunan ini lebih terawat, bahkan diberi papan nama oleh Pemerintah Kabupaten Bangka (Dinas Kebudayaan dan Pariwisata). Di atas sisa Caṅḍi I dan II banyak ditumbuhi semak belukar. Kendati demikian tidak ditumbuhi pohon besar yang dapat mengancam kelestariannya. Tidak terawatnya area caṅḍi bukan karena tidak berfungsinya juru pelihara. Menurut Tsabit, juru pelihara yang diangkat oleh Pemerintah Daerah, mengakui kesulitan melakukan pekerjaan kebersihan situs karena

dilarang oleh pemilik tanah yang mengkhawatirkan kerusakan tanamannya (karet).

Informasi tentang tinggalan arkeologis seperti prasasti, candi, dan arca dari Kota Kapur semakin tersebar luas, khususnya di Provinsi Kepulauan Bangka-Belitung. Penduduk Desa Kota Kapur yang menyaksikan proses penelitian arkeologis sejak tahun 1994 pun mengetahui hasil penelitian arkeologi atau tinggalan arkeologis yang ditemukan. Mahasiswa yang mengikuti kuliah kerja nyata di desa ini pun berpartisipasi dalam penyebaran informasi dan pelestariannya. Kendati demikian, pengunjung situs Kota Kapur selalu menelan kekecewaan karena hasil ekskavasi ditimbun kembali dan hanya menyaksikan hamparan semak belukar. Penimbunan hasil ekskavasi diperlukan agar terhindar dari kerusakan, baik oleh kegiatan manusia maupun proses alam karena belum ada tindakan pengelolaan. Pemerintah Kabupaten Bangka pernah menyatakan keinginannya untuk mengembangkan situs ini sebagai tempat wisata. Bentuk dukungan itu antara lain kerja sama dengan Balai Arkeologi Palembang dan Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Jambi melakukan reinventarisasi dan survei pada tahun 2007. Keinginan pemerintah ternyata mendapat dukungan warga desa, tetapi langkah nyata ke arah itu belum tampak hingga sekarang. Permasalahan penting yang perlu segera diselesaikan adalah penyusunan rancangan induk pemanfaatan situs Kota Kapur sebagai pedoman dalam pembangunan situs Kota Kapur yang berwawasan pelestarian benda cagar budaya dan situs serta lingkungan alamnya.

Setelah mengamati Situs Kota Kapur, tim ekspedisi mengamati area di luar situs. Pengamatan pertama dilakukan di area persawahan Desa Kota Kapur. Area persawahan tersebut merupakan sebuah lembah memanjang dari timurlaut - baratdaya. Area tersebut berada di lembah sisi utara Bukit Besar dan di sisi timur dataran yang lebih tinggi dari situs Kota Kapur. Persawahan Desa Kota Kapur tidak memanfaatkan sistem irigasi buatan, tetapi sistem musiman, yaitu ditanami padi pada musim penghujan. Sebelum penambangan timah

inkonvensional (TI) diizinkan oleh Pemerintah sekitar tahun 1999, area ini merupakan satu-satunya lahan persawahan penduduk Desa Kota Kapur. Akibat penambangan TI, maka Pulau Bangka mengalami kerusakan lingkungan yang hebat, termasuk di Kota Kapur, sehingga seluruh lahan persawahan di desa tersebut menjadi rusak karena tanah teraduk serta meninggalkan kolam-kolam yang lebar (disebut *kolong*).

Area ini diamati karena penduduk seringkali menemukan timah lantakan yang diduga merupakan produk pengecoran timah sebelum masa Kolonial atau sebelum abad ke-17. Tempat penemuan di sekitar titik koordinat $2^{\circ} 14' 47.7''$ LS dan $105^{\circ} 49' 34.1''$ BT. Penduduk Kota Kapur menyatakan temuan timah lantakan itu sebagai "timah bintang" karena sekilas berbentuk seperti bintang. Bentuk penampang bujur persegi panjang dengan sisi-sisi sedikit melengkung ke dalam; bentuk penampang lintang seperti limas segi empat. Salah satu contoh berukuran panjang 14 cm, lebar 14,5 cm, tebal 5,5 cm, dan berat 2,3 kg. Ukuran tersebut lebih kecil daripada temuan dari Desa Tuatunu, kota Pangkal Pinang, Pulau Bangka, yang panjang atau lebarnya sekitar 19 cm.



Penemuan timah lantakan di Desa Tuatunu pada bulan Agustus 2009 sempat menghebohkan masyarakat karena selama ini di sekitar desa tersebut tidak dikenal sebagai penghasil timah. Di sekitar tempat penemuan timah ditemukan pula kemudi kapal dari kayu yang diduga dari perahu kuno. Temuan kemudi perahu belum sempat diamati karena sulitnya penyimpanan ditemui. Mulai saat itu area

penemuan menjadi tempat penambangan timah oleh penduduk Desa Tuatunu.

Para penambang timah di area persawahan Kota Kapur mengaku seringkali menemukan sisa-sisa tongkat kayu yang salah satu ujungnya lancip serta benda-benda kayu dan besi yang tidak mereka kenal. Bapak Simin mengumpulkan sebagian temuan benda asing itu dari penambangan di persawahan miliknya. Pertama, satu buah *tembilang* dari besi. *Tembilang* tersebut terdiri dari bagian bilah tajam dan bagian corong gagang. Ukuran bilah: panjang 8 cm, lebar 5,5 cm, dan tebal 1,2 cm. Bagian corong gagang berbentuk silinder yang dipergunakan untuk memasang gagang kayu. Ukuran bagian gagang: panjang 22,5 cm, diameter pipa 2,6 cm. Kedua, sejenis sekop kayu berukuran panjang 29 cm, lebar 19,4 cm, dan tebal 1,1 cm. Di bagian tengah terdapat lobang empat persegi panjang yang belum diketahui fungsinya berukuran panjang 4,9 cm, dan lebar 1,8 cm. Sekop diberi pegangan pendek berukuran panjang 8 cm, lebar 4,3 cm, dan tebal 1,1 cm. Sekop kayu sejenis disimpan di Museum Timah, Pangkal Pinang, yang menurut keterangan Bapak Rofian Tagore, Kepala Museum, berasal dari bekas penambangan timah di Belinyu, Kabupaten Bangka.



Gambar 13 dan 14. Temuan alat penambangan timah kuno dari Desa Kota Kapur

Ulu Kapur

Ulu Kapur adalah hulu sungai Kapur di kaki Bukit Besar sisi barat-laut yang secara astronomis terletak di sekitar titik koordinat 2° 15' 1,7" BT dan 105° 48' 50.5" LS. Sungai tersebut bertebing curam dengan profil berbentuk huruf "V". Muaranya berada di area rawa-rawa sisi barat-daya situs Kota Kapur. Bagian dasar sungai di Ulu Kapur berupa *bedrock* (batuan dasar) sejenis padas. Pada permukaan padas tersebut penduduk mengaku melihat jejak telapak kaki kanan manusia. Pertama kali jejak kaki ditemukan oleh Bapak Hasan (80 tahun) pada sekitar tahun 1960-1970. Penduduk lain, sebagai contoh Bapak Mahadiil (60 tahun) mengaku juga pernah melihatnya, tetapi Tim Ekspedisi bersama penduduk dan penemu pertama tidak menemukannya kembali, mungkin karena terkena longsoran tebing. Usaha menemukan kembali dengan mengupas tanah di tempat yang diperkirakan tidak menuai hasil sehingga penemuan jejak telapak kaki¹ masih diragukan keberadaannya.

B. Situs Air Sugihan

Pada masa Śrīwijaya perjalanan dari Pulau Bangka ke Pulau Sumatra atau sebaliknya dilakukan dengan kendaraan air (perahu atau kapal kayu) menyeberang Selat Bangka. Jalur terdekat dari Selat Bangka menuju situs-situs Śrīwijaya di kawasan Air Sugihan di pantai timur Sumatra Selatan adalah melalui muara Sungai (Air) Sugihan; untuk menuju situs-situs Śrīwijaya di kawasan Air Saleh adalah melalui Air Saleh; dan untuk menuju ibukota Śrīwijaya di Palembang sekarang adalah melalui muara Air Upang atau muara Air Musi di Sungsang. Perjalanan dari Situs Kota Kapur menuju Air Sugihan dapat melalui

¹ Keberadaan jejak telapak kaki manusia dalam konteks tinggalan Hindu aliran *waisnawa* mengingatkan pada prasasti Ciarutōn di Jawa Barat. Prasasti tersebut menguraikan tentang raja Pūrnnawarman yang dianggap titisan dewa Wiṣṇu. Pada batu prasasti dipahat juga dua telapak kaki. Sebagaimana telah diketahui bahwa di Kota Kapur pada masa Śrīwijaya juga berkembang aliran *waisnawa*.

muara Air Mendo sebelum menuju Selat Bangka. Jarak dari muara sungai Mendo ke muara Air Sugihan sekitar 34 km dengan arah sekitar 232° U (barat-daya). Perjalanan dari Kota Kapur ke Palembang tidak dapat melalui Air Sugihan karena aliran sungai tersebut tidak bergabung dengan Air Musi, kecuali pada masa sekarang setelah Pemerintah pada sekitar tahun 1980-an membuat saluran-saluran (parit/jalur/kanal) baru dalam rangka pembangunan area transmigrasi. Saluran-saluran baru yang dikenal dengan nama Jalur menghubungkan aliran Air Sugihan dengan Air Saleh, Air Saleh dengan Air Upang, dan Air Saleh dengan Air Kumbang, anak Air Musi. Kumbang, anak Air Musi.

Survei arkeologis yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Palembang tahun 2002 dan 2003 menemukan kembali sebanyak 15 situs arkeologi yang tersebar di delta Air Saleh, kawasan Air Sugihan Kanan dan Air Sugihan Kiri. Situs baru ditemukan lagi oleh tim penelitian Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional pada tahun 2007 dan 2008 di Air Sugihan Kiri. Delta Air Saleh berada di antara Air Upang dan Air Saleh, sedangkan kawasan Air Sugihan Kanan berada di antara Air Saleh dan Air Sugihan. Air Sugihan Kiri berada di sebelah kiri Air Sugihan dipandang dari arah muara.

Air Sugihan dikenal dalam dunia arkeologi pada tahun 1988 ketika Bambang Budi Utomo (Adhyatman dan Arifin, 1993: 28-29) melaporkan adanya temuan kendi *stoneware* Tiongkok dari masa dinasti Sui (abad ke-5-6) serta berbagai jenis manik-manik (batu karnelian, kaca, dan kaca berlapis emas). Benda-benda tersebut ditemukan oleh penduduk Air Sugihan, tetapi letak situs tepatnya tidak dilaporkan. Survei arkeologis Balai Arkeologi Palembang pada tahun 2002 menemukan juga keramik Tiongkok dari masa dinasti Song (abad ke-10-12) serta tembikar, benda emas, batu asah, dan sisa tiang rumah panggung. Penelitian juga mengungkapkan bahwa situs-situs di Air Saleh dan Air Sugihan berada di rawa-rawa di tepi sungai-sungai kecil yang bermuara di Air Saleh atau Air Sugihan, dengan kata lain tidak berada di tepi Air Saleh atau Air Sugihan. Sungai-sungai kecil itu sekarang terlihat berupa cekungan-cekungan memanjang, bahkan

sebagian besar hampir tidak terlihat. Keadaan ini mungkin akibat proses pendangkalan yang berlangsung berabad-abad. Dipercepat lagi oleh kegiatan manusia sekarang sejak dibuka menjadi area transmigrasi pada sekitar tahun 1980-an.

Pertanyaan yang muncul di benak peserta ekspedisi adalah mengapa situs-situs pra-Śrīwijaya hingga Śrīwijaya muncul di kawasan Air Saleh dan Air Sugihan? Keberadaan situs-situs di kawasan tersebut mungkin dapat dijelaskan dari pendekatan penyesuaian lingkungan alam dan sosial. Tepi-tepi sungai besar seperti Air Saleh dan Air Sugihan, mungkin dianggap berbahaya untuk dijadikan tempat hunian karena datarannya sejajar dengan permukaan air sungai. Pada waktu tertentu, misalnya ketika air sedang pasang naik dataran sekitarnya terendam air. Sementara itu, di pihak lain, masyarakat waktu itu membutuhkan mobilitas horisontal yang lancar, khususnya dengan luar kawasan, untuk berbagai keperluan, misalnya kebutuhan ekonomi dan sosial, sehingga memilih tempat hunian di tepi sungai-sungai kecil yang dapat dilalui untuk menuju aliran sungai besar yang terbuka dengan dunia luar.

Faktor lingkungan alam lain adalah ancaman binatang buas seperti buaya yang hidup di perairan sungai tersebut mungkin menjadi pertimbangan juga. Hewan-hewan ini banyak ditemukan di daerah rawa-rawa dan muara-muara sungai yang berair tenang.

Pemilihan hunian di rawa-rawa tentu memerlukan penyesuaian-penyesuaian dalam memenuhi kebutuhannya, sebagai misal kebutuhan tempat tinggal. Ekskavasi Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional tahun 2007 di Situs Kertamukti-3 antara lain menemukan sisa tiang rumah yang dibuat dari kayu nibung. Apa yang ditemukan itu benar-benar sisa tiang rumah, bukan tonggak pohon nibung yang telah mati, karena di bagian pangkal dipangkas sehingga membentuk lancipan untuk mempermudah pemasangannya ke dalam tanah. Di sekitar tiang rumah ditemukan juga tembikar dan keramik Tiongkok dari masa dinasti Song (abad ke-10-12) serta manik-manik yang seluruhnya membuktikan adanya kegiatan hunian. Rumah tinggal

diperkirakan berbentuk rumah panggung sebagai bentuk penyesuaian lingkungan lahan basah. Penggunaan kayu nibung sebagai kerangka rumah pun merupakan bentuk penyesuaian lingkungan karena jenis kayu tersebut banyak ditemukan di rawa-rawa tepi sungai.

Dalam diskusi lapangan tim ekspedisi di situs tersebut muncul pertanyaan bahwa tiang-tiang dari kayu nibung tidak membentuk suatu pola bangunan rumah. Pertanyaan lainnya, apakah hasil ekskavasi bangunan rumah di situs tersebut sudah mewakili kemungkinan populasi bangunan rumah yang pernah ada di kawasan ini? Kedua permasalahan tersebut pantas dikemukakan karena masih sedikitnya ekskavasi bangunan rumah yang dilakukan. Permasalahan tersebut tentu akan menjadi bahan pertimbangan dalam melakukan penelitian selanjutnya di kawasan ini.



Gambar 15. Sisa tiang-tiang nibung pada Situs Air Sugihan

Peserta ekspedisi juga belum mendapatkan titik terang tentang kaitan antara situs-situs di kawasan pantai timur Sumatra Selatan ini dengan Śrīwijaya. Sementara diduga bahwa dilihat dengan pendekatan arkeologi permukiman (keruangan) makro, keberadaan situs-situs di kawasan tersebut didorong untuk mendekati sumberdaya lingkungan yang bernilai ekonomis menurut masa itu. Kawasan tersebut

merupakan hutan rawa tropis yang banyak mengandung sumberdaya hayati (biota), baik tanaman maupun binatang yang dapat diperjualbelikan di pasar internasional, sebagai contoh adalah getah-getahan kayu, kayu gaharu, dan gading gajah yang banyak diminati oleh pedagang Tionghoa. Gajah liar masih terdapat di kawasan Air Saleh dan Air Sugihan hingga sekarang.

Komuniti-komuniti bertempat tinggal di kawasan Air Saleh dan Air Sugihan tentu adalah yang menguasai produk-produk hasil hutan serta yang mengontrol pemasarannya. Komuniti-komuniti itu mungkin membentuk semacam konfederasi yang dipimpin oleh seorang *dātu* yang berada di bawah kekuasaan Śrīwijaya. *Kadātuan* Śrīwijaya mungkin memandang penting kawasan tersebut karena selain besarnya potensi sumberdaya ekonomi, juga keletakannya yang strategis serta lebih dekat dengan jalur perdagangan internasional masa itu daripada ibu kota Śrīwijaya sendiri. Kontrol kekuasaan yang lemah atas kawasan tersebut tentu akan merugikan Śrīwijaya yang perekonomiannya mengandalkan perdagangan internasional atas produk-produk sumberdaya alam. Keletakan hunian di tepi sungai juga akan memudahkan kontrol kekuasaan internal di kawasan Air Saleh dan Air Sugihan serta kontrol Śrīwijaya terhadap kawasan tersebut.

C. Desa Upang

Upang merupakan sebuah desa di tepi Air Upang, di sekitar percabangan Air Musi dengan Air Upang. Desa tersebut dimekarkan menjadi empat desa, yaitu Desa Upang, Upang Karya, Upang Jaya, dan Upang Ceria, Kecamatan Makarti Jaya, Kabupaten Banyuasin, Provinsi Sumatra Selatan. Desa tersebut menjadi perhatian penelitian arkeologi sejak Boechari mempublikasikan hasil pembacaan kembali prasasti Śrīwijaya yang ditemukan di Kedukan Bukit, Palembang pada tahun 1923. Dalam prasasti Kedukan Bukit dituliskan bahwa perjalanan Ḍapunta Hiyan setelah bertolak dari Minaña Tamwan singgah di Mukha Upaṅ sebelum akhirnya membuat *wanua* Śrīwijaya di Palembang

sekarang. Boechari (1993: A1-9) menduga Mukha Upang berada di Desa Upang sekarang. Dugaan tersebut sesuai dengan arah perjalanan Dapunta Hyang mengingat Desa Upang dan situs Karanganyar atau situs Kedukan Bukit (Palembang) berada dalam satu jalur pelayaran sungai yang sama, yaitu Sungai Musi. Dugaan Boechari diperkuat dengan kenyataan bahwa Desa Upang berada di muka atau hulu Air Upang karena Mukha Upang dalam konteks geografis mungkin berarti 'muka atau hulu Air Upang', dengan kata lain di titik percabangan Air Upang dengan Air Musi.

Publikasi pembacaan ulang Prasasti Kedukan oleh Boechari (1981: 83) bersamaan dengan masa gencarnya penelitian Śrīwijaya yang dikoordinasi oleh *SEAMEO Project of Archaeology and Fine Arts* (SPAFA) sejak tahun 1979 mendorong Satyawati Suleiman dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional (sekarang Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional) melakukan survei di Desa Upang pada tahun 1985 dengan salah satu anggota tim adalah Abu Ridho, ahli keramik dari Museum Nasional Jakarta. Survei di desa tersebut tidak menemukan tinggalan arkeologis antara lain seperti keramik yang sejaman dengan Śrīwijaya. Tiadanya tinggalan arkeologis di Upang dapat disebabkan oleh sejumlah faktor, antara lain hilangnya pusat pemukiman Upang kuno atau situs arkeologis karena erosi Air Musi atau Air Upang. Adanya erosi ini dibenarkan oleh Bapak Thamrin (77 tahun), mantan Kepala Desa Upang, serta oleh Bapak Idris (83 tahun), tokoh masyarakat setempat. Menurut mereka, erosi sungai di Upang relatif cepat, sehingga rumah yang beberapa tahun yang lalu masih berada di bantaran sungai, sekarang sudah berada di air tepi sungai, tetapi data akurat tentang kecepatan erosi belum dihitung atau diperoleh.

Berdasarkan penafsiran Boechari (1993: A1-1 - 8) diketahui bahwa di Mukha Upang telah terdapat kelompok masyarakat yang disinggahi atau ditaklukkan oleh Dapunta Hyang pada bulan Mei 682. Kemungkinan adanya pemukiman Śrīwijaya di Upang didukung dengan keberadaan situs-situs pra-Śrīwijaya hingga Śrīwijaya di kawasan Air Saleh, belasan kilometer di sebelah timur Upang, dan di kawasan Air

Sugihan, belasan kilometer di sebelah timur Air Saleh. Perjalanan dari Upang ke kawasan Air Saleh melalui jalan darat dan kemudian menyeberang Air Saleh, sedangkan perjalanan ke Air Sugihan melalui Air Saleh menyeberang Air Sugihan. Boleh jadi Upang adalah salah satu bagian dari kelompok situs-situs di kawasan tersebut. Bahkan, Upang dianggap paling penting sehingga Ḍapunta Hiyaṅ harus menaklukan atau menyinggahinya sebelum membuat *wanua* di Palembang sekarang.

Boechari (1993: A1-6 - 7) menyatakan bahwa keberadaan Ḍapunta Hiyaṅ di Upang merupakan penaklukan, kendati prasasti sendiri menyatakan bahwa Ḍapunta Hiyaṅ dengan pengikutnya tiba di Mukha Upaṅ dengan suka-cita. Dalam konotasi penaklukan, maka Upang diduga merupakan ibu-kota dari suatu *polity* karena sasaran penaklukan adalah pemimpin *polity* yang berkedudukan di ibu-kota. Boleh jadi Upang adalah ibu kota *polity* yang wilayahnya meliputi kawasan Air Saleh dan Air Sugihan. Dengan demikian, Upang dan kawasan tersebut sebelumnya bukan wilayah *kadātuan* Śrīwijaya. Sementara itu, dalam konotasi persinggahan, Upang merupakan bagian dari Śrīwijaya, maka penduduknya bersuka ria menyambutnya. Kalau pun demikian, tidak menutup kemungkinan Upang adalah ibukota *dātu*-bawahan Śrīwijaya yang setia. Konotasi kedua lebih mungkin karena perjalanan Ḍapunta Hiyaṅ beserta dua laksa pengikutnya bukanlah ekspedisi militer, melainkan mencari tempat baru untuk dijadikan ibu kota *kadātuan*. Perpindahan ibu kota kerajaan-kerajaan kuno biasanya terjadi karena ibu kota lama terkena bencana, mungkin diserang musuh atau bencana alam, atau perpindahan kekuasaan pada dinasti baru (bandingkan Sartono, 1981: 34). Kemungkinan lainnya adalah mencari letak ibu-kota yang lebih strategis. Faktor perpindahan kekuasaan lebih mungkin terjadi karena menurut Wolters (1965: 212) Śrīwijaya (*Shih-li-fo-shih*) adalah penerus kerajaan sebelumnya yang menurut berita Tionghoa bernama *Kan-to-li*. Mungkin juga Ḍapunta Hiyaṅ lah yang menggantikan nama kerajaan *Kan-to-li* menjadi *Shih-li-fo-shih*. Sebelum membuat *wanua* di Palembang, pada tahun 671 I-Tsing telah menyebut keberadaan Śrīwijaya, bahkan ia singgah di

ibukotanya. Hal menarik adalah pada kunjungan kedua di ibu kota Śrīwijaya pada tahun 685, I-Tsing tidak menceritakan perpindahan ibu kota pada tahun 682, padahal perpindahan ibu kota yang didahului dengan perjalanan Ḍapunta Hiyaṅ dengan membawa dua laksa pengikutnya tentu merupakan peristiwa besar yang layak dicatat. I-Tsing mungkin lebih tertarik untuk mencatat bahwa pada masa itu *Mo-lo-yeu* telah menjadi Śrīwijaya.

Ibukota baru pun ternyata lebih sesuai karena terletak di tempat strategis, yaitu di sekitar pertemuan sungai besar antara Sungai Musi dengan Sungai Ogan dan Komering, sehingga kontrol atas *hinterland* di daerah aliran sungai-sungai tersebut lebih efektif. Di ibu kota baru pun terdapat Bukit Siguntang yang menurut gagasan masa itu sebagai pusat magis sebagaimana Gunung Meru dalam makrokosmos. Di bukit tersebut didirikan pusat peribadatan dengan arca Buddha setinggi 2,75 sebagai objek utama. Ḍapunta Hiyaṅ mungkin ingin membangun ibu kota kerajaannya sebagai replika makrokosmos (alam semesta) agar secara religio-magis selaras antara mikrokosmos (kerajaan) dengan makrokosmos (Geldern, 1982: 5-6).

*Tiup seruling buluh perindu,
Terdengar merdu hati bergetar..
Kota Kapur penganut Hindu,
Ḍapunta Hiyaṅ tidak gentar.*

GAMBARAN BEBERAPA DESA DI SEKITAR MUARA MUSI DAN BANGKA

Amilda Sani

Keberadaan Sungai Musi menjadi urat nadi penting bagi masyarakat yang hidup dan bermukim di sepanjang alurnya. Kehidupan masyarakatnya, dari hulu ke hilir terpusat di sungai sehingga kebudayaan merekapun sangat kental dengan nilai-nilai yang sangat menghargai peran sungai tersebut. Peran Sungai Musi yang penting ini sangat kuat tergambar pada masa kejayaan Kadātuan Śrīwijaya. Śrīwijaya membangun kekuatan maritimnya didukung oleh budaya maritim yang dimiliki oleh masyarakatnya.

Lokasi penelitian ini merupakan desa-desa yang memiliki peran penting pada masa kejayaan Śrīwijaya. Kota Kapur dikenal karena adanya prasasti Kota Kapur. Selain itu dari desa ini ditemukan juga tinggalan budaya masa lampau yang berupa benteng dan caṅḍi di sekitar perkampungan masyarakat sekarang.

Di Desa Kertamukti Kanan, ditemukan banyak tinggalan budaya masa lampau, salah satunya adalah ditemukan lokasi sungai tua dan lokasi pemukiman pada masa itu berupa tiang-tiang rumah yang terbuat dari batang nibung. Desa Upang dipilih karena di sini masih digunakan batang nibung sebagai penyangga kampung yang berdiri di atas air.

A. Kota Kapur

1. Sejarah dan Mitologi Kota Kapur

Menurut masyarakat setempat, sejarah desa ini diawali dengan keberadaan benteng pada jaman Kadātuan Śrīwijaya. Pembangunan benteng-benteng bertujuan untuk mempertahankan wilayah tersebut dari serangan Raja Siak. Peperangan ini terjadi karena memperebutkan bandar yang terdapat di Kota Kapur. Masyarakat setempat meyakini

bahwa akibat dari perang besar, benteng-benteng tersebut hancur, tetapi keberadaan bandar masih menjadi bagian dari wilayah Śrīwijaya. Pasca perang bandar ini ditinggalkan dan baru kembali dihuni pada abad ke-18 ditandai dengan banyaknya pendatang untuk bermukim di kawasan bekas benteng. Ketika dinding benteng dipegang, dimana tangan para pendatang “dikotori” dengan warna putih, maka dinding benteng menjadi putih. Akhirnya para pendatang menyebut benteng dan wilayah itu dengan nama Kota Kapur.

Permukiman di dalam benteng Kota Kapur ditinggalkan pada ± 1920. Permukiman kemudian beralih ke arah timur-laut dan mengambil tempat di desa Kota Kapur sekarang. Perpindahan ini dilakukan dalam usaha mempermudah mengakses terhadap sumber air tawar masyarakat. Atas peran mandor, Kepala Dusun pada masa itu, masing-masing keluarga yang pindah mendapatkan lahan 15 x 27 m². Pada saat pembukaan kampung baru ini telah ditemukan keberadaan *kolong-kolong* timah. Menurut masyarakat, *kolong-kolong* tersebut merupakan peninggalan Belanda dengan mempekerjakan para *Tionghoa kuncet* yang didatangkan dari Tiongkok.

Legenda yang berkembang di masyarakat Kota Kapur dihubungkan dengan pemerintahan seorang panglima atau *batin* yang disebut Batin Hitam. Anak buah *batin* tersebut kemudian mendiami sekitar wilayah benteng Kota Kapur, sedangkan wilayah Desa Penagan sekarang, merupakan kawasan dermaga yang banyak dihuni dan disinggahi oleh para saudagar dari Tiongkok yang akan melanjutkan perjalanan ke Kadātuan Śrīwijaya.

Memori kolektif masyarakat Kota Kapur tentang asal-usul mereka belum dapat diidentifikasi dengan baik. Bila dikaitkan dengan mitos asal-usul orang Bangka dikaitkan dengan keberadaan ‘orang lanun’, yaitu para perompak yang kejam dan menguasai wilayah Kota Kapur. Mereka bermarkas di Kotawaringin dan Bangka Kota. Masyarakat Kota Kapur sekarang tidak mengenal keberadaan cerita tentang “orang lanun”, mereka juga masih kesulitan untuk menentukan memori kolektif tentang asal-usul mereka. Pengakuan masyarakat ini

dapat diasumsikan bahwa sebelum mereka berada di wilayah ini telah ada masyarakat lain sehingga mereka merupakan pendatang yang datang kemudian dan menempati daerah tersebut. Memori kolektif yang tidak ditransferkan kepada generasi berikutnya dapat memperkuat asumsi tersebut.

Cerita bersama yang berhasil digali tentang wilayah mereka dahulu adalah keberadaan Kerajaan Siak yang menguasai Kota Kapur. Sang raja memiliki seorang putri dan dua orang anak laki-laki, yaitu Sedandan dan Sedindin. Para lanun ingin menguasai sang putri dan ditolak oleh sang raja. Maka terjadilah pertempuran, sang raja kalah dan melarikan diri. Kerajaan Siak berhasil kembali dikuasai setelah para lanun dikalahkan oleh putra sang raja.

Hubungan antara raja Siak dengan Kotawaringin, muncul dalam mitologi yang hidup di masyarakat Kota Kapur. Sang raja sangat menyukai memakan usus ayam. Ketika usus ayam telah habis, agar tidak dihukum, maka para pelayannya menggantikan usus ayam tersebut dengan cacing paya' (*gelang paya*). Cacing paya' merupakan makanan babi. Sang raja yang tidak mengetahui perubahan ini, menyukai masakan tersebut. Karena memakan cacing paya' terus menerus, maka mulut sang raja berubah menyerupai mulut babi. Menyadari perubahan ini, raja sangat malu sehingga ia mengasingkan diri di geladak. Tidak ada seorangpun yang diijinkan melihat wajahnya. Para pelayannya merasa curiga dengan sikap raja. Untuk mengetahui keadaan sang raja, para pelayan mencari akal. Mereka memasak sayur kangkung yang panjang sehingga ketika sang raja memakan kangkung tersebut wajahnya akan terlihat dari bawah. Ketika para pelayan berhasil melihat wajahnya, raja merasa sangat malu, akhirnya ia pergi ke Kotawaringin. Mitologi ini tidak dipandang masyarakat sebagai bagian dari mereka, tetapi melekat sebagai cerita tentang keberadaan Kota Kapur dan bukan cerita yang berhubungan dengan keberadaan mereka di Kota Kapur.

2. Lingkungan dan Kehidupan Masyarakat

Pola pemukiman masyarakat Kota Kapur mengikuti pola pemukiman pihak perempuan (*uxoriloka*), dimana pihak laki-laki atau suami akan membangun pola interaksi dan adaptasi di lingkungan keluarga perempuan atau istri. Perumahan masyarakat dibangun berjajar dan paralel di kiri-kanan jalan. Pada umumnya rumah-rumah di desa ini telah permanen yang terbuat dari batu dan semen dan telah pula dialiri oleh fasilitas air bersih walaupun masih ada penduduk yang memanfaatkan tempat-tempat pemandian umum.



Gambar 16. Kondisi lingkungan Desa Kota Kapur

Sistem kekerabatan masyarakat Kota Kapur mengikuti garis keturunan ibu dan bapak atau *bilineal*, namun dalam pengaturan perkawinan mengikuti garis keturunan *patrilineal*, ditandai dengan nama keluarga diberikan kepada sepupu waris pertama. Perkawinan yang ideal bagi masyarakat ini adalah bila seorang laki-laki menikahi perempuan yang menjadi saudara sepupu ketiga dari pihak laki-laki. Silsilah ini merujuk bahwa kakek buyut mereka merupakan saudara kandung. Bagi masyarakat ini, perkawinan dengan sepupu pertama dipandang sebagai tindakan tabu. Aturan perkawinan yang cukup ketat

diatur dalam usaha untuk menjaga konsep penyebutan (*term of reference*), dimana sebutan yang merujuk pada posisi lebih tua adalah *pak tuo, pak angah, pak cik, dan pak su*. Sebutan untuk perempuannya menjadi *mak tuo, mak angah, dan mak cik*. Untuk menyebut nenek digunakan istilah *ato*.

Sistem pewarisan mengutamakan anak laki-laki tertua. Sebagai pewaris maka ia memiliki hak dan kewajiban melindungi harta warisan orang tuanya dan membagikan secara adil kepada seluruh saudara laki-lakinya. Rumah dan kebun menjadi hak pengelolaan anak laki-laki tertua, terutama sekali bila kebun tersebut ditanami dengan sahang (lada) dan karet. Lahan lainnya dibagikan kepada saudara laki-lakinya yang lain.

Pembangunan pemukiman baru dilakukan ke arah perbukitan hingga ke perbatasan dengan Desa Penagan. Begitu pula dengan areal pembukaan kebun karet baru masyarakat. Daerah ini dulu dikenal dengan sebutan Kampung Jawa. Generasi muda Kota Kapur pada umumnya membangun rumah mereka di wilayah ini. Banyak juga yang membangun rumah di lokasi kebun mereka, karena sudah sulit untuk mencari lahan bagi pemukiman dan perkebunan.

Dalam usaha melakukan kegiatan perdagangan, beberapa warga membuka warung atau toko. Toko ini juga menjadi penanda bahwa pemiliknya berperan sebagai saudagar pengumpul, baik hasil timah maupun hasil laut. Kotak-kotak plastik yang diletakkan di depan rumah serta dandang pengukus besar yang diletakan di atas api menandakan bahwa sang pemilik rumah adalah seorang pengumpul rajungan yang akan ia jual kembali ke pabrik di Pangkal Pinang. Sedangkan toko yang menjual bahan bakar seperti bensin dan solar, dapat ditandai sebagai pengumpul hasil timah warga setempat.

Pada waktu sore hingga malam hari setiap hari Minggu dan Kamis, desa ini marak dengan keramaian. Pasar digelar di perempatan jalan desa, para saudagar dari luar, terutama Pangkal Pinang, ramai menjual barang dagangannya. Semua kebutuhan masyarakat tersedia

dari sayur-mayur hingga barang elektronik. Para pembeli pun berdatangan dari desa tetangga terutama dari Desa Penagan. Kehidupan desa menjadi semarak. Keramaian pasar ini dapat dijadikan indikator meningkatnya perekonomian masyarakat di Desa Kota Kapur dan desa-desa sekitarnya.

3. Mata Pencaharian Masyarakat

Perekonomian masyarakat Kota Kapur mengandalkan dari pertanian (karet, lada, dan sawit), nelayan, dan aktivitas pertambangan timah inkonvensional (TI). Sebelum tahun 2002 masyarakat sangat mengandalkan kehidupan dari hasil pertanian lada, dimana pada waktu itu memiliki harga yang cukup tinggi.

Perkebunan karet telah lama dilakukan, namun belum memiliki peran yang penting dalam perekonomian masyarakat. Aktivitas penambangan timah mulai menggantikan peran lada dalam kehidupan masyarakat ini. Siklus tradisional pertanian mereka sangat terikat pada pertanian yang berorientasi pasar, yaitu padi, lada, dan karet. Ketika harga lada anjlok di pasar maka kebun-kebun lada pun digantikan dengan tanaman karet. Sekarang mulai ditanam tanaman kelapa sawit.

Pada umumnya masyarakat Kota Kapur memiliki lahan karet, namun sekarang ini (2009) hanya 10% saja masyarakat yang menyadap karetnya. Di daerah Kota Kapur, hampir semua lahan yang tersisa ditanami dan dicadangkan untuk tanaman karet ini. Pola pembukaan lahan yang dilakukan oleh masyarakat ini adalah tebang dan bakar, diawali dengan menanam padi, bersamaan dengan menanam bibit karet.

Pada perkembangan sekarang, aktivitas menyadap mulai ditinggalkan karena hasil karet tidak menguntungkan. Dengan karet jenis lokal dan ditanam dengan sistem campur, memberikan hasil yang maksimal. Berdasarkan pengakuan masyarakat Kota Kapur, hasil yang mereka peroleh berkisar antara 7-10 kg/hari dengan harga Rp 3.000/kg.

Bila karet yang disadap tersebut milik orang lain maka hasil tersebut harus dibagi dua.

Secara geografis, desa ini dekat dengan laut, namun aktivitas di laut tidak menjadi aktivitas utama masyarakat. Kurang dari 50% saja dari keseluruhan rumah tangga yang ada di Kota Kapur melakukan aktivitas di laut. Pada umumnya mereka melaut di laut-laut dangkal yang berada di sekitar pulau. Hasil utama dari Kota Kapur adalah udang dan ketam/rajungan. Pada dasarnya, penduduk asli Kota Kapur adalah nelayan, dimana kebutuhan sehari-hari mereka dipenuhi dari aktivitas menangkap ikan yang hasilnya dijual untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka. Hal ini ditandai dengan masih dimilikinya pengetahuan lokal dalam pembuatan perahu.



Aktivitas melaut dilakukan di sekitar pulau dengan menggunakan perahu kecil dan jaring. Kepiting menjadi andalan para nelayan karena tidak mengenal musim, berbeda dengan udang, hanya banyak pada bulan Juni, Juli, dan Agustus; begitu pula dengan jenis ikan lain harus dicari di laut dalam.

Menurut pengakuan para nelayan, kepiting sangat mudah didapat, tidak perlu melaut jauh, rata-rata mereka akan melaut beberapa jam saja. Keberadaan hutan mangrove yang mengelilingi daerah pantai mereka memberikan jaminan keberadaan udang dan kepiting sepanjang tahun.

Aktivitas melaut ini didukung dengan dimilikinya teknologi pembuatan perahu yang bahan baku kayunya diambil dari sekitar desa. Satu buah perahu dibuat dengan mengeluarkan biaya sekitar 10 juta rupiah. Walaupun tidak memberikan jumlah penghasilan yang besar, melaut memberikan jaminan kepada kebutuhan subsistensi mereka.

Kepiting yang mereka peroleh akan langsung ditampung oleh pengumpul dengan harga Rp 20.000/kg bila belum direbus atau Rp 30.000/kg bila sudah direbus. Sekali melaut minimal diperoleh 2-3 kg kepiting dengan biaya Rp 20.000,- untuk sekali melaut guna membeli solar.

Di Desa Kota Kapur terdapat tiga orang pengumpul yang menerima kepiting dari nelayan. Kepiting-kepiting tersebut dikukus hingga masak, dan siap untuk dijual ke perusahaan pengolah daging kepiting di Pangkal Pinang untuk diekspor. Udang dan jenis ikan yang lain umumnya dijual di desa saja. Menurut pengakuan nelayan, berapapun dan apapun jenis ikan yang mereka dapat pasti akan ada yang membeli, seperti ikan bawal dan ikan sebelah dihargai Rp 10.000/kg, sedangkan udang berharga Rp 50.000/kg. Keterbatasan peralatan dianggap para nelayan sebagai hambatan mereka mencari ikan hingga laut dalam.

Pada saat sekarang, aktivitas utama masyarakat Kota Kapur adalah melakukan penambangan timah di kolong-kolong lama yang dibuka kembali. Hampir semua rumah tangga memiliki anggotanya yang bekerja di tambang, baik laki-laki maupun perempuan. Lokasi penambangan timah berada di tengah perkebunan masyarakat. Kegiatan ini disebut masyarakat dengan bekerja di TI atau tambang inkonvensional.

Kegiatan di lokasi penambangan dikenal dua aktivitas, yaitu para laki-lakinya bekerja pada penambangan TI dengan menggunakan mesin kompresor untuk memompa tanah tersebut ke atas. Setiap timah yang berhasil dipisahkan akan diserahkan kepada pemilik tambang, mereka akan dibagi prosentase dari hasil tersebut. Hasil tersebut akan dibagi kepada semua pekerja dalam satu kelompok (*pront*), yang umumnya berkisar antara 5-6 orang. Hasil dari timah tersebut juga harus dibagi kepada pemilik lahan, yang mereka sebut *fee*. Setiap 1 kg timah *fee* yang harus dibayar adalah Rp 500,- - Rp 1000,-

Kegiatan penambangan ini juga memberikan kesempatan bagi perempuan untuk mengais rezeki dari sisa-sisa timah yang diolah TI. Sisa-sisa ini disebut *tailing*. Para perempuan mencari timah dari sisa pencucian timah. Kegiatan ini disebut *ngelimbeng*. *Ngelimbeng* diartikan sebagai berbagi rezeki. *Ngelimbeng* dilakukan banyak perempuan di Kota Kapur, anak-anak mereka pun telah mengenal *ngelimbeng* sejak usia dini. Sepulang sekolah, anak-anak melakukan aktivitas *ngelimbeng*. *Ngelimbeng* menjadi pilihan sumber penghasilan karena dipandang dapat cepat menghasilkan uang. Timah yang diperoleh dapat segera dijual kepada pengumpul dengan harga yang cukup tinggi Rp 50.000/kg.



Gambar 18. Kegiatan *ngelimbeng* timah

Mudahnya memperoleh penghasilan dengan *ngelimbeng*, mendorong anak-anak lebih sering berada di lokasi tambang daripada di sekolah, terutama sekali ketika harga timah tinggi seperti di era reformasi dahulu. Kondisi ini diakui oleh guru-guru di Kota Kapur. Untuk saat

sekarang kegiatan *ngelimbeng* dilakukan oleh anak-anak setelah pulang sekolah. Dari hasil *ngelimbeng*, anak-anak dapat memenuhi kebutuhan mereka sendiri.

Maraknya aktivitas menambang timah dan *ngelimbeng* memberikan kehidupan ekonomi masyarakat secara *instant*, tidak perlu menunggu lama seperti pada pertanian. Menurut Kepala Desa Kota Kapur, terdapat 50 *pront* penambang yang beranggota 5-6 orang, termasuk mereka yang *ngelimbeng*. Penambangan timah ini mulai marak dilakukan pada tahun 1999 pasca kejatuhan harga lada.

Masyarakat Kota Kapur merasa kehidupan mereka menjadi lebih baik dari sisi ekonomi setelah kegiatan penambangan timah diperbolehkan. Timah yang mereka peroleh akan diambil oleh pengumpul dan diyakini bahwa timah tersebut muaranya akan masuk ke PN Timah.

Di Kota Kapur juga beroperasi tambang TN (masyarakat tidak dapat menjelaskan singkatan dari TN tersebut). Perbedaan antara TN dan TI terletak pada proses pengolahan timah dan modal yang dibutuhkan. Bila TI dilakukan secara sederhana, hanya bermodalkan kompresor, cangkul, dan air untuk menarik pasir dari lubang tambang; modal yang dibutuhkan hanya Rp. 12.000.000,- Pertambangan TN, lebih modern, karena proses penggaliannya tidak lagi menggunakan teknologi manual tapi dengan alat berat, areal penambangannya pun lebih luas, menurut masyarakat, modal yang dibutuhkan minimal Rp. 500.000.000,-

TN yang beroperasi di Kota Kapur menggarap lahan baru, yaitu lahan kebun masyarakat yang dijual kepada pengusaha tambang. Lokasi penambangan ini berada sangat dekat dengan permukiman masyarakat, tidak seberapa jauh lagi dari lokasi situs Benteng Kota Kapur. Dengan sifat bukaan lahan yang masif dengan alat berat serta sifat penambangan yang ekstra-aktif menjadi ancaman tersendiri terhadap kondisi lingkungan Kota Kapur dan situsnya.

B. Air Sugihan

1. Lingkungan dan Kehidupan Masyarakat

Secara administrasi merupakan Desa Kertamukti Kanan, Kecamatan Air Sugihan, Kabupaten Ogan Komering Ilir (OKI). Secara ekologi, wilayah ini merupakan rawa, pada tahun 1981 dijadikan wilayah pemukiman transmigrasi. Populasi Desa Kertamukti (2009) adalah 604 KK yang dibagi dalam 4 dusun. Desa ini dibelah oleh sungai Air Sugihan dan dihubungkan dengan sebuah jembatan permanen. Sungai ini menjadi sarana transportasi utama yang menghubungkan desa ini

dengan desa-desa sekitarnya. Daerah ini memiliki fasilitas yang cukup lengkap, terdapat SD, SMP, Puskesmas, dan kantor pos. Di pusat desa, terdapat alun-alun dan pasar yang menjadi tempat transaksi perekonomian masyarakat.

Masyarakat Kertamukti Kanan adalah transmigran asal Jawa. Tradisi Jawa sangat dipegang dalam kehidupan masyarakat, dimana sistem menetap setelah menikah adalah *uxorilokal*, pihak laki-laki akan tinggal dan berinteraksi dengan keluarga perempuan atau keluarga isterinya. Keluarga umumnya menganut sistem keluarga luas (*extended family*) sehingga sistem mata pencaharian dilakukan bersama-sama seluruh anggota keluarga.

Pola pemukiman dibangun menghadap jalan-jalan yang masih berupa tanah merah, seperti umumnya pemukiman transmigrasi, pola pemukiman sangat teratur, lahan pemukiman seluas 0,25 ha. Umumnya lahan pekarangan ini ditanami tanaman keras seperti kelapa dan pohon buah-buahan. Lahan rawa yang terdapat di sekitar pemukiman ditanami tanaman padi tadah hujan. Kesulitan utama masyarakat Air Sugihan adalah ketersediaan air bersih, untuk kebutuhan pokok, air diperoleh dengan menampung dari air hujan. Lahan usaha masyarakat ditanami dengan tanaman kelapa sawit yang dikelola oleh perusahaan.

2. Mata Pencaharian Masyarakat

Kehidupan masyarakat Kertamukti sangat mengandalkan pertanian terutama kopra dan padi. Hampir dapat dikatakan bahwa masyarakat ini tidak melakukan aktivitas melaut dan mencari ikan di sungai, kecuali memancing di rawa-rawa sekitar desa. Pertanian sawah mereka sangat mengandalkan ketersediaan pupuk untuk menghasilkan padi yang maksimal. Ketersediaan kelapa yang banyak belum dapat dimanfaatkan secara maksimal karena kelapa yang dijual kepada pengumpul di desa dibeli dengan harga murah Rp 500/buah. Kopra merupakan salah satu hasil pertanian yang banyak diproduksi di daerah transmigrasi di daerah pesisir Sumatra.

Pemukiman yang didirikan di tengah-tengah rawa ini menjadikan daerah ini dikenal dengan hasil berasnya. Persawahan di daerah ini merupakan persawahan tadah hujan. Hasilnya kemudian dijual kepada para pengumpul dan kemudian dijual ke Palembang. Hasil dari persawahan tersebut menjadi tumpuan perekonomian masyarakat Kertamukti karena hasil dari tanaman kelapa tidak menguntungkan. Areal di sekitar pekarangan, umumnya ditanami dengan ketela pohon. Masyarakat mulai mengganti tanaman kelapa mereka dengan tanaman sawit. Selain bertani, kaum laki-lakinya banyak yang bekerja di perkebunan kelapa sawit dan HTI. Tanaman sawit menjadi pilihan bagi masyarakat dianggap sebagai tanaman keras yang paling tepat bagi masyarakat Kertamukti ini, kehadiran perkebunan yang mempekerjakan masyarakat setempat memungkinkan masyarakat menanam sawit di lahan pribadi mereka.



Gambar 19 dan 20. "Grandong", alat transportasi untuk mengangkut hasil bumi di Air Sugihan

Sebagai desa transmigrasi yang berasal dari Jawa, Desa Kertamukti merupakan bentuk adaptasi masyarakat Jawa terhadap kondisi lingkungan mereka sekarang. Lahan basah/rawa tidak memungkinkan mereka mengimpor sistem pertanian sawah dengan irigasi seperti di Jawa, memaksa mereka beradaptasi dengan sistem pertanian lokal. Komunalitas tetap dipelihara, generasi kedua mereka membangun pemukiman mereka di sekitar rumah orang tua mereka. Sifat komunal ini sangat dibutuhkan oleh individu Jawa dalam rangka melanggengkan tradisi mereka yaitu menjaga keharmonisan. Sifat ini

memberikan warna tersendiri dalam proses akulturasi dengan budaya lokal di sepanjang aliran Sungai Musi.

C. Upang

1. Sejarah dan Mitologi Desa

Menurut masyarakat Upang, desa ini hanya terdiri dari tujuh *bubung*, sebagai keluarga pertama yang mendiami kampung ini. Keluarga pertama pendiri Desa Upang ini menempati kampung yang berada di kawasan Sungai Gayam hingga ke hilir. Ketujuh *bubung* ini diyakini sebagai keturunan dari Buyut Segaran, seorang yang dipercaya memiliki kesaktian. Berdasarkan cerita masyarakat, ia berhasil mengusir tentara Nippon yang menduduki desa mereka dan menimbulkan keresahan warga desa.

Keresahan ini terjadi karena Nippon sering memaksa warga masyarakat Upang. Kondisi ini kemudian memaksa masyarakat mengungsi meninggalkan desa. Melihat desa yang kosong dan memahami keresahan masyarakat. Buyut Segaran berhasil mengusir Nippon, namun masyarakat Upang waktu itu belum juga mau kembali ke desa. Kondisi ini menjadikan Desa Upang tidak berpenghuni, kemudian Buyut Segaran mengangkat sumpah "*dipeting tali gambus; digesek tali biola; kalu Upang dipiara akan bagus; kalu ditalake mak ini lah; tapi Upang ini buatan saya*". Sejak itu penduduk Upang kembali ke desanya dan menjadikan desa ini berkembang pesat seperti sekarang. Mitologi ini masih hidup dan berkembang di masyarakat Upang, dan mereka dapat menyebutkan keluarga-keluarga yang diyakini sebagai keturunan dari Buyut Segaran.

Menurut masyarakat, pada masa Buyut Segaran, desa ini belum memiliki nama. Ketika perkampungan ini semakin berkembang dengan ditandai makin banyaknya pendatang yang datang dan menumpang mencari kehidupan maka lambat-laun desa ini diberi nama Upang yang berasal dari kata 'numpang' yang artinya tempat menumpang mencari

kehidupan. Sikap masyarakat yang sangat terbuka dengan para pendatang ini berdampak pada tingkat populasi penduduk Upang, kampung menjadi sangat panjang dan padat.

2. Lingkungan dan Keadaan Masyarakat

Secara administratif Desa Upang termasuk dalam wilayah Kecamatan Makarti Jaya, Kabupaten Banyuasin, merupakan desa tradisional yang dibangun sejajar dengan Sungai Musi. Desa ini berada 45 Km arah timur-laut Kota Palembang. Tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi maka pada 3 November 2009, desa ini dimekarkan menjadi 2 desa, yaitu Desa Upang Induk dan Upang Marga. Sebelum terjadinya pemekaran desa, Desa Upang terdiri dari 4 kampung yaitu Kampung 1, 2, 3, dan 4. Pasca pemekaran, Desa Upang Induk terdiri dari Kampung 1 dan 2; Kampung 3 dan 4 menjadi bagian dari Desa Upang Marga.



Gambar 21. Rumah di atas air, Upang

Perkampungan ke dua desa ini dibangun di pinggir Sungai Musi, sebagian pemukiman didirikan di atas sungai sedangkan sebagian yang lain berada di daratan di tepian sungai. Rumah-rumah yang dibangun di atas Sungai Musi dibangun ditopang oleh batang-batang nibung, sedangkan masing-masing rumah dihubungkan dengan jembatan yang juga dibuat dari

batang nibung. Pada umumnya rumah-rumah yang dibangun tersebut membelakangi sungai, berbeda dengan rumah yang dibangun kemudian di darat desa, dibangun menghadap ke jalan setapak yang memanjang dari hulu ke hilir desa. Rumah yang dibangun di darat juga mengadaptasi rumah yang dibangun di atas sungai, yaitu rumah panggung yang tiang-tiangnya terbuat dari batang nibung. Bentuk

rumah ini diyakini dapat menghindari banjir sungai Musi yang setiap tahun terjadi.

Pada masa sekarang, keberadaan kampung di atas air ini mulai tidak terawat, jalan-jalan yang terbuat dari batang kayu nibung mulai rapuh bahkan ada yang dibiarkan hancur. Kondisi ini diakui oleh masyarakat sebagai akibat dari semakin sulit dan mahalnya harga batang nibung. Untuk satu ikat batang yang berisi 10 batang dengan panjang 3 meter, seharga Rp 150.000,- hingga Rp 200.000,-. Harga batang nibung untuk membangun rumah lebih mahal lagi, dengan panjang 5 meter dihargai Rp 75.000,- per batang. Mahalnya harga tersebut memaksa masyarakat menggantikan kayu jembatan penghubung desa dengan kayu seadanya. Menurut masyarakat, mahalnya harga batang nibung karena mencarinya sudah sangat sulit dan jauh. Batang-batang nibung sudah banyak hilang akibat dibangunnya perkebunan sawit. Untuk pondasi rumah, masih tetap menggunakan batang nibung karena kayu ini dianggap paling tahan terhadap air, terutama pada saat air Sungai Musi pasang.



Gambar 22. Jalan di Desa Upang

Permasalahan ketersediaan batang nibung ini mendorong masyarakat Upang mulai mengalihkan rumah mereka di darat, terutama di sekitar areal persawahan. Keterbatasan lahan di darat menjadi alasan mengapa sebagian besar masyarakat Upang masih memilih untuk bertahan di kampung di atas air, harga lahan daratan cukup mahal berkisar antara 4-6 juta untuk luasan sekitar 500 meter². Tinggal di darat menimbulkan permasalahan tersendiri bagi mereka karena

jauh dari air. Alasan merasa nyaman bila berada dekat dengan air, seperti yang diajarkan oleh nenek moyang mereka, menjadi alasan penting mengapa banyak yang tetap bertahan di kampung lama. Adanya akses jalan setapak yang terbuat dari beton juga mendorong percepatan proses berkembangnya kampung di darat.

Pola pemukiman masyarakat Upang mengikuti pola pemukiman pihak perempuan (*uxoriloka*), dimana pihak laki-laki atau suami akan membangun pola interaksi dan adaptasi di lingkungan keluarga perempuan atau istri. Sistem kekerabatan mengikuti garis keturunan ibu dan bapak atau *bilineal*. Pola menetap setelah menikah ini menjadikan banyak keluarga yang hanya memiliki anak laki-laki harus hidup berdua saja atau ditemani oleh cucu mereka. Dengan pola ini, orang tua lebih menginginkan anak laki-laki mereka menikah dengan perempuan dari luar desa mereka.

3. Mata Pencarian Masyarakat

Kawasan daratan desa merupakan lahan dataran rendah yang sangat cocok digunakan sebagai areal persawahan masyarakat dengan sistem tadah hujan. Menurut penuturan masyarakat Upang, mereka tidak menanam tanaman karet, seperti umumnya desa-desa tradisional Melayu karena tidak ada lagi lahan untuk ditanami karet serta nenek moyang mereka hanya mengenal bersawah. Tidak semua rumah tangga memiliki lahan pertanian, sehingga tidak mengherankan jika harga lahan menjadi sangat mahal. Aktivitas pertanian ini dilakukan oleh para perempuan. Ketersediaan lahan yang sangat terbatas menjadikan mereka sangat sulit untuk membuka lahan di sekitar desa untuk ditanami dengan tanaman keras, seperti tanaman karet dan sawit. Keterbatasan lahan ini pula menjadikan harga tanah untuk persawahan dan pemukiman menjadi cukup tinggi.

Sebagian masyarakat Upang mengolah sawahnya dengan menggunakan teknologi yang mereka adopsi dari masyarakat transmigran yang menjadi tetangga desa mereka. Untuk mengolah tanah mereka telah menggunakan traktor tanah yang mereka sewa Rp

100.000/hektarnya sehingga proses pengolahan lahan menjadi lebih mudah dan cepat. Selain itu mereka juga menggunakan padi unggul yang dapat memberikan panen lumayan baik bila dibandingkan dengan bibit lokal. Pestisida juga telah mereka gunakan, menggantikan pestisida tradisional yang mereka buat dari campuran kunyit dan tepung beras untuk menghilangkan hama ulat pada tanaman padi mereka. Hasil padi yang mereka peroleh sebagian mereka jual seharga Rp 2.500/kg. Keberhasilan sistem pertanian sawah ini dapat dilihat dari 2 unit tempat penggilingan padi di desa ini.

Mata pencaharian utama masyarakat Upang adalah nelayan. Dapat dikatakan hampir 75% laki-laki Upang adalah nelayan. 3-5 orang akan bergabung dalam satu perahu untuk melaut selama 15-30 hari. Para lelaki ini melaut di sekitar perairan Selat Bangka hingga Selat Karimata dengan menggunakan jaring yang mereka sebut *belad*, sejenis jaring yang diikatkan di tonggak kayu di pinggir tebing. Di Desa Upang terdapat sekitar 50 unit motor yang digunakan perahu untuk melaut. Terdapat dua jenis kapal yang digunakan, yaitu jenis kapal kecil dan kapal *merawi*. Kapal kecil biasanya diawaki oleh 3-5 orang, umumnya masih memiliki hubungan keluarga, waktu dan jarak jelajah kapal tidak terlalu jauh, sekitar Selat Bangka. Kapal *makrawi* dapat diawaki oleh 5-7 orang dengan waktu dan jarak yang dapat ditempuh cukup jauh, serta hasil yang didapatkan juga cukup banyak. Kapal *merawi* menggunakan jaring *trawl* sehingga hasil yang didapat cukup besar pula.

Ikan yang diperoleh selama masa melaut umumnya akan dijual di sekitar lokasi pencaharian ikan, umumnya dijual di Sungsang atau Sembilang. Kegiatan nelayan diyakini memberikan kehidupan yang lebih baik dari sisi perekonomian masyarakat, karena menghidupkan roda perekonomian masyarakat. Dari hasil melaut dengan menggunakan kapal kecil, setiap orang dapat membawa hasil sekitar Rp 1.000.000,- setelah dipotong oleh biaya operasional. Biaya operasional meliputi biaya bensin dan es. Untuk satu kapal kecil membutuhkan biaya sekitar Rp. 3.000.000,- Sisa ikan yang tidak terjual,

dibawa pulang untuk dijaikan ikan asin. Misalnya ikan bilis, kurang diminati orang karena banyak tulang, oleh masyarakat Upang dijadikan ikan asin. Pada waktu tertentu para pengumpul dari Palembang akan membelinya dengan harga Rp 5.000/kg.

Sebagai desa nelayan, Desa Upang tidak memiliki karakteristik desa nelayan seperti Desa Sungsang, dimana terjadi proses transaksi antara nelayan dan pembeli ikan. Karena letak geografis Upang yang tidak berada di tepi laut menjadikan ikan segar sangat sulit dijumpai di desa ini. Masyarakat mengkonsumsi ikan yang dibawa oleh saudagar dari Sungsang. Ikan-ikan yang dihasilkan oleh nelayan-nelayan Upang dijual di Sungsang atau Sembilang, sehingga di desa tidak ada pengumpul ikan. Transaksi yang berkaitan biaya melaut selalu dalam bentuk uang.

Selain ikan, udang juga banyak ditemukan di desa ini. Udang kecil ini banyak terdapat di sepanjang sungai sekitar desa. Untuk menangkap udang kecil digunakan perahu dan jala. Hasilnya digunakan untuk membuat kerupuk udang. Ikan asin dan kerupuk udang merupakan produk utama dari desa ini. Aktivitas tersebut dilakukan oleh perempuan-perempuan Upang. Penghasilannya cukup untuk memenuhi kebutuhan harian mereka selama ditinggal suami mereka melaut. Menurut masyarakat Upang, hasil dari melaut ini tidak dapat dijamin. Kadang mereka mendapat hasil yang lumayan, tetapi kadang-kadang pulang tidak mendapatkan hasil, bahkan untuk menutupi biaya melaut (*ransum*) saja tidak dapat. Bila ini terjadi, maka mereka terpaksa berhutang kepada tempat mereka mengambil *ransum*. Menurut mereka, sudah sulit mendapatkan ikan sehingga mereka harus mencari ikan jauh dari desa dengan waktu yang lama. Hasilnya pun tidak seperti yang diharapkan. Hanya cukup untuk makan dan membayar hutang, terutama hutang solar dan es.

Mata pencarian lain yang dilakukan oleh perempuan Upang adalah mencari daun nipah. Menurut penuturan masyarakat, kegiatan mencari daun nipah ini merupakan pekerjaan tradisional nenek moyang mereka, jauh sebelum mengenal kegiatan melaut. Sekitar tahun

1960-1970-an desa ini sangat dikenal dengan hasil daun nipah yang dijadikan daun rokok, tampah, maupun sapu lidi. Hasil ini mereka jual ke Palembang dengan pengangkutnya perahu. Pada masa itu, desa ini dikelilingi oleh padang nipah, seperti di sekitar Makarti, dulunya merupakan padang nipah yang sangat luas. Dengan dibukanya kawasan padang tersebut menjadi pemukiman dan perkebunan, lambat laun ketersediaan pohon nipah berkurang, dan sekarang sudah sulit didapat, pohon nipah yang tersedia sudah jauh dari desa. Sekarang ini tinggal empat keluarga yang masih melakukan kegiatan mencari daun nipah untuk dijual ke Palembang.

*Cek Minah orangnya ramah.
Lesung pipit kalau tertawa.
Bangsa Melayu membuat rumah,
Rumah bertiang di atas rawa.*

KEGIATAN PENYELAMAN DI PERAIRAN SELAT BANGKA

Aryandini Novita

A. Teknik Penelitian

Penelitian arkeologi bawah air yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Palembang telah dilakukan sejak tahun 2007 berupa survei yang bertujuan untuk mengidentifikasi situs kapal tenggelam. Bekerjasama dengan Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Jambi, Balai Arkeologi Palembang telah mensurvei di tiga kawasan perairan, yaitu di sekitar perairan Pulau Pongok, perairan Pulau Nangka, dan perairan Tanjung Kelian. Secara keseluruhan kapal-kapal tersebut merupakan kapal besi yang berasal dari abad ke-20. Pada survei di perairan Pulau Pongok dan Pulau Nangka jenis dan nama kapal belum dapat diketahui, sedangkan pada survei di perairan Tanjung Kelian jenis kapal berupa kapal penjelajah bernama Ashigara.

Langkah kerja yang dilakukan survei ini terdiri dari beberapa kegiatan, yaitu penentuan titik lokasi, pengamatan lingkungan bawah air, pemetaan, pengamatan kondisi umum kapal, pengukuran, dan pencatatan. Selama kegiatan berlangsung pendokumentasian selalu dilakukan, baik melalui penggambaran, pemotretan, dan *audiovisual*. Peralatan yang digunakan dalam kegiatan survei adalah alat selam, *gps sounder*, tali, rol meter, grid, kamera, dan *handycam*.

Penentuan titik lokasi diawali dengan menguji kebenaran informasi yang diperoleh antara lain dari nelayan maupun sumber-sumber lain seperti internet dan catatan harian (*logbook*). Umumnya informasi mengenai lokasi kapal tenggelam didapat dari nelayan setempat yang secara tidak sengaja menemukan situs tersebut dikarenakan jaringnya yang tersangkut kapal atau bahkan dikarenakan artefak dari kapal tenggelam terbawa oleh jaringnya saat menangkap ikan.

Pada kegiatan ini selain koordinat lokasi situs, dicatat juga arah dan jarak situs dari lokasi pemberangkatan kapal. Kemudian



Gambar 23. Persiapan sebelum penyelaman

penyelaman dilakukan untuk menguji kebenaran keberadaan kapal tenggelam dan mengetahui keadaan lingkungan bawah air dimana kapal tenggelam berada. Kegiatan yang dilakukan, yaitu pengamatan situasi awal di bawah air seperti kedalaman, jarak pandang, dan arus. Selain itu dilakukan juga pemasangan tali pandu yang berfungsi untuk

memudahkan tim penyelam selanjutnya untuk turun ke lokasi kapal tenggelam. Tali pandu tersebut juga berfungsi sebagai pengikat pelampung yang diletakan di permukaan laut untuk menandai lokasi kapal tenggelam.

Kegiatan selanjutnya adalah pemetaan yang dilakukan dengan menggunakan *gps sounder*. Pemetaan ini bertujuan untuk mengetahui bentuk kapal yang tenggelam berdasarkan anomali kontur dasar laut yang ditangkap oleh *gps sounder*. Data yang didapat dari *gps sounder* tersebut kemudian diolah di komputer dengan menggunakan perangkat lunak *Surfer 8* sehingga menghasilkan peta kontur yang membentuk pola tertentu yang diperkirakan sebagai bentuk dari kapal yang tenggelam.

Setelah pemetaan dilaksanakan kemudian dilakukan kegiatan penyelaman yang bertujuan untuk mengamati kondisi umum kapal. Kegiatan ini diawali dengan pemasangan tali *baseline* yang berfungsi sebagai tali pandu dalam pengukuran. Pengamatan terhadap kondisi umum kapal dilakukan dengan memperhatikan posisi kapal, orientasi kapal, bagian-bagian kapal, dan jumlah patahan kapal.

Berikutnya adalah kegiatan pengukuran yang dilakukan dengan mengukur bagian-bagian kapal seperti panjang dan lebar kapal; panjang anjungan; tinggi haluan; tinggi buritan; panjang, lebar dan tinggi ruang kapten; panjang palka; panjang dan lebar atau diameter jendela dan komponen-komponen kapal lainnya; jarak antar patahan. Penggambaran dan pemotretan dilakukan dengan cara membagi kapal berdasarkan grid yang kemudian diolah melalui komputer dengan menggunakan perangkat lunak pengolah foto seperti *adobe photoshop* atau *corel* sehingga menghasilkan gambar dan foto keadaan kapal keseluruhan. Selama penyelaman, semua kegiatan didokumentasi secara *audiovisual* sehingga jika ada beberapa hal yang terlewat dari pengamatan dapat dievaluasi berdasarkan tayang ulang dari pendokumentasian tersebut. Selain itu dokumentasi *audiovisual* ini juga dapat diolah menjadi film dokumenter sehingga dapat digunakan untuk penyebarluasan hasil penelitian arkeologi berdasarkan kajian data tentang rekonstruksi jejak budaya kepada berbagai pemangku kepentingan, utamanya masyarakat umum.

B. Kegiatan Penyelaman

Kegiatan penyelaman di Ekspedisi Śrīwijaya ini dilakukan di sekitar Pulau Pelepas, perairan Selat Bangka. Penyelaman bertujuan untuk mengidentifikasi situs kapal tenggelam. Secara geografis lokasi survei berada di sisi barat Pulau Pelepas. Kondisi dasar laut sekitar Pulau Pelepas berupa pasir lumpur dan karang. Di sebelah tenggara Pulau Pelepas terdapat dua buah pulau, yaitu Pulau Gadung dan Pulau Nangka. Di antara ketiga pulau tersebut, pemukiman penduduk hanya terdapat di Pulau Nangka yang juga merupakan pulau terbesar. Di Pulau Pelepas terdapat mercusuar yang merupakan rambu yang memandu kapal-kapal untuk berbelok ke kanan ketika melintas di Selat Bangka menuju Laut Jawa.

Dikarenakan kondisi arus laut yang kuat dan jarak pandang yang rendah, kegiatan yang dilakukan pada penyelaman kali ini hanya

berupa pengamatan kondisi umum kapal. Selain itu, tim juga melakukan pemetaan dengan menggunakan *GPS Sounder*. Pemetaan ini bertujuan untuk mengetahui bentuk kapal yang tenggelam, namun dikarenakan kondisi laut yang kurang baik, hasil pemetaan tersebut kurang maksimal.



Kegiatan penyelaman yang dilaksanakan pada selama dua hari ini dilakukan dengan membagi tim menjadi dua *shorty*. Pada hari pertama *shorty* 1 bertugas untuk menguji kebenaran keberadaan kapal tenggelam dan mengetahui keadaan lingkungan bawah air dimana kapal tenggelam berada. Kegiatan yang dilakukan yaitu pengamatan situasi awal di bawah air seperti kedalaman, jarak pandang dan arus. Selain itu dilakukan juga pemasangan tali pandu. *Shorty* 2 bertugas untuk mengamati kondisi umum kapal dengan memperhatikan posisi kapal, orientasi kapal, bagian-bagian kapal dan jumlah patahan kapal. Pada hari kedua *shorty* 1 bertugas untuk mengamati kondisi lingkungan yang kemudian dilanjutkan dengan kondisi umum kapal; sedangkan *shorty* 2 melanjutkan kegiatan yang telah dilakukan tim *shorty* 1.

Hasil dari keseluruhan penyelaman diketahui bahwa kapal yang tenggelam di perairan Pulau Pelepas berupa kapal besi. Kondisi kapal terbelah dua dengan panjang 70 meter. Pengamatan terhadap bagian lambung kapal tidak ditemukan adanya nama kapal, kemungkinan dikarenakan kondisi lambung kapal yang sudah banyak ditumbuhi karang. Dari hasil pengamatan tersebut masih belum dapat diketahui penyebab tenggelamnya kapal. Berdasarkan bahannya, menunjukkan bahwa kapal tersebut berasal dari abad ke 20 Masehi.

Bagian Ketiga

Jalur-jalur Pelayaran

BUDAYA TEKNOLOGI ASIA TENGGARA PADA PERAHU MILLENIUM PERTAMA TARIKH MASEHI

Bambang Budi Utomo

Pengantar

Para pakar sejarah kemaritiman menduga bahwa perahu telah lama memainkan peranan penting di wilayah perairan Nusantara pada masa jauh sebelum bukti tertulis menyebutkannya (prasasti dan naskah-naskah kuno). Dugaan ini didasarkan atas sebaran artefak perunggu seperti nekara, kapak, dan bejana perunggu di berbagai tempat di Nusantara mulai dari Sumatra hingga Irian, Sulawesi Utara hingga Rote. Berdasarkan bukti-bukti ini, mereka yakin bahwa pada masa akhir prasejarah telah dikenal adanya jaringan perdagangan antara Nusantara dan Asia daratan. Kemudian pada sekitar awal abad pertama Masehi diduga telah ada jaringan perdagangan antara Nusantara dan India. Bukti-bukti tersebut berupa barang-barang tembikar dari India (Arikamedu, Karaikadu dan Anuradha-pura) yang ditemukan di Jawa Barat (Batujaya dan Patenggeng) dan Bali (Sembiran) (Koestoro, 1993: C1 1-10). Keberadaan barang-barang tembikar tersebut di Nusantara tentunya diangkut dengan perahu/kapal yang mampu mengarungi samudra.

Bukti tertulis tertua mengenai pemakaian perahu sebagai sarana transportasi air (laut/sungai/danau) tertulis pada Prasasti Kedukan Bukit (16 Juni 682 Masehi) yang memberitakan: "*Dapunta Hyang bertolak dari Minania sambil membawa pasukan sebanyak dua laksa dengan perbekalan sebanyak 200 peti naik perahu...*". Hampir sejaman dengan prasasti tersebut, pada relief Stūpa Borobudur (abad ke-7-8 Masehi) dipahatkan beberapa macam bentuk kapal dan perahu. Dari relief ini dapat direkonstruksi dugaan bentuk-bentuk perahu/kapal yang sisanya banyak ditemukan di beberapa tempat di Nusantara, misalnya di Sumatra, Jawa, dan Kalimantan.

Dalam berbicara mengenai kemaritiman, selain membicarakan mengenai teknik rancang-bangun perahu, dibicarakan juga jaringan-jaringan pelayaran di Nusantara. Kemudian beberapa komoditi yang diangkut dengan perahu/kapal pada masa sekitar abad ke-8-9 Masehi.

A. Bukti Arkeologis

Bukti arkeologis transportasi air yang berupa runtunan perahu banyak ditemukan di berbagai tempat di Nusantara. Bukti-bukti tersebut berupa papan-papan kayu yang merupakan bagian dari sebuah perahu dan daun kemudi yang ukurannya cukup besar. Di samping runtunan perahu yang ditemukan di daerah rawa, ada juga runtunan kapal yang ditemukan di perairan Selat Melaka dan perairan P. Belitung. Namun dalam tulisan ini saya akan kemukakan beberapa buah runtunan perahu yang ditemukan di Situs Samirejo, Kolam Pinisi, dasar laut perairan Cirebon, dan Situs Punjulharjo, sedangkan yang ditemukan di perairan Selat Melaka dan Selat Gelasa tidak saya kemukakan karena tidak tersedianya data teknis.

1. Situs Samirejo

Situs Samirejo secara administratif terletak di Desa Samirejo, Kecamatan Mariana, Kabupaten Musi Banyuasin (Sumatra Selatan). Situs ini merupakan suatu tempat pada lahan gambut. Sebagian besar arealnya merupakan rawa-rawa. Beberapa batang sungai yang berasal dari daerah rawa bermuara di Sungai Musi. Dari lahan rawa yang basah ini pada bulan Agustus 1987 ditemukan sisa-sisa perahu kayu. Sisa perahu yang ditemukan terdiri dari sembilan



*Gambar 25. Sisa papan perahu
Situs Samirejo*

bilah papan dan sebuah kemudi. Dari sembilan bilah papan itu, dua bilah di antaranya berasal dari sebuah perahu, dan tujuh bilah lainnya berasal dari perahu yang lain.

Sisa perahu yang ditemukan itu dibangun secara tradisional di daerah Asia Tenggara dengan teknik yang disebut “papan ikat dan kupingan pengikat” (*sewn-plank and lashed-lug technique*) dan diperkuat dengan pasak kayu/bambu. Papan kayu yang terpanjang berukuran panjang 9,95 meter dan terpendek 4,02 meter. Pada jarak-jarak tertentu (sekitar 0,5 meter), pada bilah-bilah papan kayu itu terdapat bagian yang menonjol yang berdenah empat persegi panjang, disebut *tambuku*. Di bagian itu terdapat lubang yang bergaris tengah sekitar 1 cm. Lubang-lubang itu tembus ke bagian sisi papan. *Tambuku* disediakan untuk memasukkan tali pengikat ke *gading-gading*. Papan kayu dengan tebal 3,5 cm itu, dihubungkan dengan bagian lunas perahu dengan cara mengikatnya satu sama lain. Tali ijuk (*Arenga pinnata*) mengikat bilah-bilah papan yang dilubangi hingga tersusun seperti bentuk perahu. Kemudian dihubungkan dengan bagian lunas perahu hingga menjadi dinding lambung. Sebagai penguat ikatan, pada jarak tertentu (sekitar 18 cm) dari tepian papan dibuat pasak-pasak dari kayu/bambu. Dari hasil rekonstruksi dapat diketahui bahwa perahu yang ditemukan di desa Samirejo berukuran panjang 20-22 meter. Berdasarkan analisis laboratorium terhadap Karbon (*C-14*) dari sisa perahu Samirejo adalah 1350 ± 50 BP, yang mana sesuai dengan tahun 610-775 Masehi.

Kemudi perahu yang ditemukan mempunyai ukuran panjang 6 meter. Bagian bilah kemudinya berukuran lebar 50 cm. Kemudi ini dibuat dari sepotong kayu, kecuali bagian bilahnya ditambah kayu lain untuk memperlebar. Di bagian atas dari sumbu tangkai kemudi terdapat lubang segi empat untuk memasukkan palang. Di bagian tengah kemudi terdapat dua buah lubang yang ukurannya lebih kecil untuk memasukkan tali pengikat kemudi pada kedudukannya. Bentuk kemudi semacam ini banyak ditemukan pada perahu-perahu besar yang berlayar di perairan Nusantara, misalnya perahu Pinisi.

2. Situs Kolam Pinisi

Situs ini terletak di kaki sebelah barat Bukit Siguntang, sekitar 5 km. ke arah barat dari kota Palembang. Ekskavasi yang dilakukan pada tahun 1989 berhasil ditemukan lebih dari 60 bilah papan sisa sebuah perahu kuno. Meskipun ditemukan dalam jumlah yang banyak, namun keadaannya sudah rusak sebagai akibat aktivitas penduduk di masa lampau untuk mencari harta karun. Papan-papan kayu tersebut pada ujungnya dilancipkan kemudian ditancapkan ke dalam tanah untuk memperkuat lubang galian.

Papan-papan kayu yang ditemukan berukuran tebal sekitar 5 cm dan lebar antara 20-30 cm. Seluruh papan ini mempunyai kesamaan dengan papan yang ditemukan di Situs Samirejo, yaitu *tambuka* yang terdapat di salah satu permukaannya, dan lubang-lubang yang ditatah pada *tambuku-tambuku* tersebut seperti halnya pada tepian papan untuk memasukkan tali ijuk yang menyatukan papan perahu dengan *gading-gading* serta menyatukan papan satu dengan yang lainnya. Pada bagian tepi papan terdapat lubang-lubang yang digunakan untuk menempatkan pasak kayu/bambu untuk memperkuat badan perahu. Pertanggalan *karbon C-14* menghasilkan pertanggalan kalibrasi antara 434 dan 631 Masehi.

3. Situs Cirebon

Pada sekitar tahun 2004, berdasarkan informasi dari nelayan Cirebon, sebuah perusahaan eksplorasi tinggalan bawah air berhasil mengangkat isi sebuah perahu yang tenggelam. Runtuhan perahu yang tenggelam ini ditemukan pada posisi 05° 14' 30" LS, 108° 58' 25" BT, di Laut Jawa sekitar 80 mil laut sebelah utara Cirebon. Runtuhan perahu ini merupakan temuan penting dalam konteks membuktikan peran pelaut Nusantara dalam perdagangan regional pada masa lampau serta dalam penguasaan teknologi perkapalan dan pelayaran.

Ketika ditemukan, posisi kapal di dasar laut dalam keadaan miring ke arah kanan, dan sebagian lunas hingga lambungnya tertanam dalam pasir. Posisi haluan ditandai dengan adanya sebuah jangkar yang dibuat dari besi. Sebagian besar muatannya bergeser dan tertumpah ke arah kanan lambung. Sebagian besar muatannya, terakumulasi pada sebelah kanan haluan dan bagian tengah lambung. Muatan lainnya tersebar di sekitar buritan dan lainnya masih di dalam lambung. Bagian bawah dari muatan yang masih intak terdapat karat-karat besi.

Kondisi situs menunjukkan bahwa perahu tersebut tenggelam karena berkurangnya daya apung yang mungkin disebabkan karena kelebihan muatan atau karena mengalami kebocoran. Keseluruhan muatan perahu ini diduga mencapai 600 – 700 m³, dengan berat berkisar antara 300–350 ton yang mungkin jumlah muatannya telah mendekati batas daya angkut perahu.

Kemungkinan lain yang mungkin berkaitan dengan tenggelamnya perahu tersebut adalah adanya tanda-tanda perbaikan atau penguatan pada susunan papan lambung di bagian haluan. Perbaikan ini mungkin diperlukan untuk mengurangi kelemahan struktur di bagian tersebut. Kelemahan struktur ini barangkali menjadi penyebab perahu bocor sehingga air laut masuk kedalam lambung dalam jumlah besar.

Kemungkinan lain, perahu ini terkena badai sehingga tenggelam dalam pelayarannya di musim barat. Namun demikian, proses tenggelamnya kapal ini terjadi secara perlahan sehingga sebagian besar penumpang dan awak kapal dapat menyelamatkan diri. Karena itu, di antara runtuhnya perahu tidak ditemukan tulang manusia dalam jumlah yang signifikan.

4. Situs Punjulharjo

Pada tahun 2008, sekelompok pekerja yang hendak memperluas tambak garam di Desa Punjulharjo, Kecamatan Kota Rembang, Kabupaten Rembang, Provinsi Jawa Tengah, menemukan runtuhannya perahu kayu pada kedalaman sekitar 2 meter dari permukaan tanah. Lahan tempat ditemukannya runtuhannya perahu ini terletak sekitar 1 km dari garis pantai yang sekarang.

Keadaan runtuhannya perahu dapat dikatakan masih lengkap (bentuk keseluruhan maupun rinciannya), bahkan terlengkap di antara



Gambar 26. Sisa perahu
Situs Punjulharjo

sekitar banyak runtuhannya perahu yang pernah ditemukan di wilayah Indonesia. Pada permukaan bilah-bilah papan-papannya terdapat *tambuku* (tonjolan segiempat yang mempunyai lubang), *gading-gading* (kerangka), ikatan tali ijuk (*Arrenga pinnata*) antara bilah papan dengan gading pada *tambuku*, bagian haluan, bagian buritan, dan bagian lunas perahu seluruhnya masih ditemukan dalam satu struktur. Dari ciri-ciri tersebut, runtuhannya perahu dari Situs Punjulharjo mengindikasikan bahwa perahu tersebut dibuat dengan "teknik papan-ikat dan kupingan pengikat" (*sewn-plank and lashed-lug technique*). Teknologi tersebut berkembang di wilayah budaya Asia Tenggara pada sekitar abad ke-7 Masehi.

Di dalam runtuhannya perahu terdapat benda-benda fragmen arca bagian kepala, pecahan tembikar, wadah dari bahan bambu dan tempurung kelapa, tulang, bandul jaring/jala yang terbuat dari logam, dan sebuah tongkat kayu. Benda-benda tersebut agaknya merupakan benda-benda sisa yang diangkut oleh perahu ini.

Ukuran seluruhnya adalah panjang 15 meter dan lebar 3 meter (bagian tengah badan yang terlebar). Melihat ukuran sebesar ini, dapat diduga bahwa perahu ini dapat dipakai untuk pelayaran jarak jauh. Boleh jadi untuk pelayaran antar pulau.

B. Teknik Rancang-Bangun Perahu

Entah sejak kapan nenek moyang bangsa Indonesia mengenal pembuatan perahu. Hanya sedikit data arkeologi maupun data sejarah yang berhasil mengungkapkan tentang hal itu. Satu-satunya data arkeologi yang sedikit mengungkapkan teknologi pembangunan perahu adalah dari lukisan gua. Di situ kita dapat melihat bagaimana bentuk perahu pada masa prasejarah. Bentuk perahu pada masa itu dapat dikatakan masih sangat sederhana. Jika dibandingkan dengan teknik pembuatan perahu pada masyarakat yang masih sederhana, mungkin ada kesamaannya. Sebatang pohon yang mempunyai garis tengah batang cukup besar mereka tebang. Kemudian bagian tengahnya dikeruk dengan menggunakan alat sederhana, seperti beliung dari batu. Nampaknya mudah, tetapi dalam kenyataannya cukup sulit. Dinding perahu harus dapat diperkirakan tebalnya. Tidak boleh terlampau tebal atau terlampau tipis. Jangan sampai badan perahu mudah pecah atau bocor apabila terantuk karang atau kandas di pantai yang keras. Apabila bentuk dasar sudah selesai, kemudian barulah diberi cadik di sisi kiri dan kanan badan perahu. Perahu jenis ini dinamakan *perahu lesung* atau *sampan*. Ukuran panjangnya kira-kira 3-5 meter dan lebar sekitar 1 meter. Contoh membangun perahu dengan teknologi yang masih sederhana ini dapat dilihat pada suku-suku bangsa yang masih sederhana yang bermata-pencaharian dari menangkap ikan di sungai, danau atau di laut dangkal.

Pada jaman prasejarah, perahu bercadik memainkan peranan yang besar dalam hubungan perdagangan antar-pulau di Indonesia dan antara kepulauan di Indonesia dengan daratan Asia Tenggara. Karena adanya hubungan perdagangan dengan Asia Tenggara daratan

dan Tiongkok, maka terjadilah tukar menukar informasi teknologi dalam segala bidang, misalnya dalam pembangunan candi, pembangunan kota, dan tentu saja pembangunan perahu.

Akibat ada hubungan perdagangan dengan daratan Asia Tenggara, dalam pembangunan perahu pun ada suatu kemajuan. Di seluruh perairan Nusantara, banyak ditemukan runtuhan perahu/kapal yang tenggelam atau kandas. Dari runtuhan itu para pakar perahu dapat mengidentifikasi teknologi pembangunan perahu. Para pakar telah merumuskan teknologi tradisi pembangunan perahu berdasarkan wilayah budayanya, yaitu *Wilayah Budaya Asia Tenggara* dan *Wilayah Budaya Cina* (Manguin, 1987: 63-64).

Perahu yang dibuat dengan *teknologi tradisi Asia Tenggara* mempunyai ciri-ciri khas, antara lain badan (lambung) perahu berbentuk seperti huruf V sehingga bagian lunasnya *berlinggi*, haluan dan buritan lazimnya berbentuk simetris, tidak ada sekat-sekat kedap air di bagian lambungnya, dalam seluruh proses pembangunannya sama sekali tidak menggunakan paku besi, dan kemudi berganda di bagian kiri dan kanan buritan. Teknik yang paling mengagumkan untuk masa kini, adalah cara mereka menyambung papan. Selain tidak menggunakan paku besi, cara menyambung satu papan dengan papan lainnya adalah dengan mengikatnya dengan tali ijuk. Sebilah papan, pada bagian tertentu dibuat menonjol. Di bagian yang menonjol ini, diberi lubang yang jumlahnya 4 buah menembus ke bagian sisi tebal. Melalui lubang-lubang ini tali ijuk kemudian dimasukkan dan diikat dengan bilah papan yang lain. Di bagian sisi yang tebal, diperkuat dengan pasak-pasak kayu/bambu. Teknik penyambungan papan seperti ini dikenal dengan istilah "teknik papan ikat dan kupingan pengikat" (*sewn-plank and lashed-lug technique*).

Sisa perahu yang ditemukan di Samirejo dan Kolam Pinisi, juga sisa perahu yang ditemukan di tempat lain di Nusantara dan negara jiran, ada kesamaan umum yang dapat kita cermati, yaitu teknologi pembuatannya. Teknologi pembuatan perahu/kapal yang ditemukan itu, antara lain a) teknik ikat, b) teknik pasak kayu/bambu, c) teknik

gabungan ikat dan pasak kayu/bambu, dan d) perpaduan teknik pasak kayu dan paku besi. Melihat teknologi rancang-bangun perahu/kapal tersebut, dapat kita ketahui pertanggalannya.

Bukti tertulis tertua yang berhubungan dengan penggunaan pasak kayu/bambu dalam pembuatan perahu/kapal di Nusantara berasal dari sumber Portugis awal abad ke-16 Masehi. Dalam sumber itu disebutkan bahwa perahu-perahu niaga orang Melayu dan Jawa yang disebut Jung (berkapasitas lebih dari 500 ton) dibuat tanpa sepotong besipun di dalamnya. Untuk menyambung papan maupun *gading-gading* hanya digunakan pasak kayu. Cara pembuatan perahu dengan teknik tersebut masih tetap ditemukan di Nusantara, seperti yang terlihat pada perahu-perahu niaga dari Sulawesi dan Madura yang kapasitasnya lebih dari 250 ton.

Kapal-kapal yang dibangun menurut *tradisi Cina* mempunyai ciri-ciri khas antara lain tidak mempunyai bagian lunas (bentuk bagian dasarnya membulat), badan perahu/kapal dibuat berpetak-petak dengan dipasangnya sekat-sekat yang struktural, antara satu papan dengan papan lain disambung dengan paku besi, dan mempunyai kemudi sentral tunggal.

Dari sekian banyak perahu kuno yang ditemukan di perairan Nusantara, sebagian besar dibangun dengan teknik *tradisi Asia Tenggara*. Keturunan dari kapal-kapal yang dibangun dengan teknik *tradisi Asia Tenggara* adalah kapal Pinisi dan beberapa perahu tradisional di berbagai daerah di Nusantara. Pada perahu Pinisi, *teknik papan ikat dan kupingan pengikat* dengan menggunakan tali ijuk sudah tidak dipakai lagi. Para pelaut Bugis sudah menggunakan teknik yang agak modern, tetapi masih mengikuti teknik *tradisi Asia Tenggara*.

Dalam bukunya, Antonio Galvao, Gubernur Portugis di Maluku (1537-1540), pada tahun 1544 menulis tentang pembangunan perahu di Nusantara sebelah timur (daerah Maluku dan sekitarnya) (Poesponegoro dkk., 1984: vol. 3). Dia menguraikan antara lain teknik pembangunan kapal orang Maluku. Menurutnya, bentuk kapal orang

Maluku yang menyerupai telur dengan kedua ujung dibuat melengkung ke atas dimaksudkan supaya kapal itu dapat berlayar maju dan mundur.

Kapal itu tidak dipaku atau didempul, tetapi diikat dengan tali ijuk melalui lubang yang dibuat di bagian lunas, rusuk, *linggi depan*, dan *linggi belakang*. Di bagian dalam terdapat bagian yang menonjol dan berbentuk cincin untuk tempat memasukkan tali ijuk pengikatnya. Papan-papan disambung dengan pena (pasak) kayu atau bambu yang dimasukkan pada lubang kecil di ujung depan. Sebelumnya, pada bagian sambungan papan diolesi dengan *baru* (semacam damar) agar air tidak dapat masuk. Kemudian papan-papan pun disambung berapit-apit dengan kemahiran tinggi, sehingga orang yang melihatnya akan mengira bahwa bentuk itu terbuat dari satu bilah papan saja. Pada bagian haluan kapal dibuat hiasan ular naga bertanduk.

C. Kerajaan Maritim

Pada pertengahan millenium pertama tarikh Masehi, di belahan barat Nusantara terdapat sebuah institusi pemerintahan berbentuk *kadātuan* yang dikenal dengan nama *Kadātuan Śrīwijaya*. Sebelum berdirinya institusi ini, seorang tokoh yang bernama Dapunta Hyang, pada tanggal 19 Mei 682 Masehi berangkat dari suatu tempat yang bernama Minaña dengan membawa dua laksa pasukan dan 200 peti perbekalan yang diangkut dengan perahu-perahu. Kemudian pada tanggal 16 Juni 682 mereka tiba di Mukha Upaṅ dan membangun perkampungan yang diberi nama Śrīwijaya. Sejak itulah kota Śrīwijaya berkembang dan menjadi pusat pemerintahan dari sebuah *Kadātuan*.

Perkampungan Śrīwijaya lama kelamaan berkembang menjadi sebuah bandar yang ramai dikunjungi para saudagar/pelaut dari berbagai tempat. Kemajuannya didukung oleh faktor keadaan setempat dan peranan dari kawasan pedalaman sebagai penghasil barang-barang komoditi perdagangan (Miksic, 1984: 8-24). Agaknya bandar Śrīwijaya dibangun menurut sebuah "perencanaan" yang matang.

Berdasarkan tinggalan budayanya, bandar Śrīwijaya dibagi **dalam** ruang-ruang berdasarkan peruntukannya. Rumah-rumah tinggal penduduk ditempatkan di daerah tepian sungai berupa rumah di atas tiang dan rumah rakit; bangunan-bangunan untuk pemujaan/upacara ditempatkan di daerah yang tinggi; dan taman Śrīksetra yang dibangun pada 23 Maret 684 ditempatkan jauh di luar bandar.

Kita dapat membayangkan kehidupan penduduk di kala itu dari berita-berita Tionghoa yang ditulis oleh para musafir yang datang ke Śrīwijaya. Sebuah berita Tionghoa yang berasal dari tahun 1225 menguraikan tentang rakyat di kerajaan *Swarnabhūmi* (Śrīwijaya). Disebutkan bahwa rakyat tinggal di sekitar kota atau di atas rakit yang beratap rumbia. Mereka itu tangkas dalam peperangan, baik di darat maupun di laut. Dalam peperangan dengan negara lain, mereka berkumpul. Berapa pun keperluannya, dipenuhi. Mereka sendiri yang memilih panglima dan pemimpinnya. Semua pengeluaran untuk persenjataan dan perbekalan ditanggung oleh mereka masing-masing. Dalam menghadapi lawan dengan resiko mati terbunuh, di antara bangsa-bangsa lain sukar dicari tandingannya.

Bandar Śrīwijaya menurut kaidah-kaidah perkotaan sudah dapat dikategorikan sebuah kota (Childe, 1979: 12-17), karena penduduknya berkembang lebih bayak dari sebelumnya, telah mengenal perdagangan jarak jauh (perdagangan dengan Tiongkok, Persia, India, dan Arab), terdapat bangunan-bangunan untuk umum (caṇḍi, stūpa, dan Taman Śrīksetra), telah mengenal tulisan dan pencatatan (prasasti), banyak spesialis (tukang, artis, pemahat), dan ada stratifikasi sosial di antara penduduknya dalam bentuk jabatan-jabatan pemerintahan (nama-nama jabatan yang disebutkan dalam prasasti Telaga Batu). Berdasarkan tinggalan budayanya, luas bandar Śrīwijaya hampir seluas kota Palembang sekarang minus kawasan Seberang Ulu, yaitu mulai sisi utara Musi hingga ke daerah sekitar Talang Kelapa.

Berdasarkan berita-berita tertulis yang sampai kepada kita, Kadātuan Śrīwijaya telah malang melintang di perairan Tiongkok, Asia Tenggara sampai ke daerah perairan Madagaskar di tenggara benua

Afrika. I-tsing, seorang bhikṣu Buddha dari Tiongkok, banyak mencatat perkembangan *Kadātuan Śrīwijaya* pada sekitar abad ke-7 Masehi. Ia mengatakan bahwa pelayaran ke negeri Tiongkok dilakukan oleh kapal-kapal Śrīwijaya. Sebuah studi pelayaran masa lampau juga memperoleh bukti, bahwa banyak nama tempat di pantai Campa dan Annam (Vietnam sekarang) berasal dari bahasa Melayu. Hal ini mendukung pendapat bahwa pelayaran orang-orang Melayu ke negeri Tiongkok memang dilakukan oleh pelaut-pelaut Melayu dengan menggunakan perahunya sendiri. Kajian Wolters membawa pada kesimpulan bahwa "*the shippers of the 'Persian' trade*" adalah orang-orang Melayu. Ketangguhan bangsa Mālayu sebagai pelaut ulung hingga sekarang masih tersisa, misalnya seperti yang masih dapat disaksikan pada suku bangsa Melayu di daerah Kepulauan Riau.

Di daerah kepulauan itu tinggal suku bangsa yang hidupnya sebagian besar tergantung kepada hasil laut. Di samping itu kesenian daerahnya pun selalu menggambarkan kehidupan laut. Ingatlah akan salah satu syair dendang Melayu yang bunyinya *Perahu Cina ke Indragiri. Anaklah Riau jadi nahkoda*. Dan masih banyak lagi syair-syair dendang Melayu yang berbau laut.

Tidak ada satupun sukubangsa yang berkebudayaan lebih maritim daripada sukubangsa *Orang Laut*. Sukubangsa ini mendiami daerah-daerah muara sungai dan hutan bakau di pantai timur Pulau Sumatra, Kepulauan Riau-Lingga, dan pantai barat Semenanjung Malaysia sampai ke Muangthai Selatan (Lapian, 1979: 95-104). Mereka hidup di rumah-rumah di atas perahu menjadikan mereka 'orang laut' dalam arti yang sesungguhnya. Sebuah berita Tionghoa yang berasal dari tahun 1225 menguraikan tentang rakyat di kerajaan *Swarnabhūmi*. Disebutkan bahwa rakyat tinggal di sekitar kota atau di atas rakit yang beratap rumbia. Mereka itu tangkas dalam peperangan baik di darat maupun di laut. Dalam peperangan dengan negara lain, mereka berkumpul. Berapa pun keperluannya, dipenuhi. Mereka sendiri yang memilih panglima dan pemimpinnya. Semua pengeluaran untuk persenjataan dan perbekalan ditanggung oleh mereka masing-

masing. Dalam menghadapi lawan dengan resiko mati terbunuh, di antara bangsa-bangsa lain sukar dicari tandingannya. Mungkinkah *Orang Laut* yang mendiami Sumatra bagian timur itu keturunan dari mereka itu ?

Politik dan ekonomi kaitannya sangat erat. Śrīwijaya sebagai negara maritim yang sebagian besar kehidupan masyarakatnya dari perdagangan, banyak menjalin hubungan dagang dengan kerajaan-kerajaan lain di Asia, misalnya dengan Tiongkok, India, Persia, dan Arab. Hubungan politik ditujukan untuk kemajuan dan keamanan dalam perdagangan. Hubungan antarkerajaan lebih intensif dilakukan dengan kerajaan-kerajaan di Tiongkok dan India dibandingkan dengan kerajaan di Timur Tengah. Keeratan hubungan ini diduga karena persamaan dalam kehidupan beragama. Kerajaan-kerajaan di daerah Persia dan Timur Tengah sebagian besar masyarakat dan rajanya beragama Islam.

Sumber-sumber Arab menyebutkan nama Śrībuza (=Śrīwijaya) dalam kaitannya dengan barang komoditi perdagangan. Jalur-jalur pelayaran para pelaut/saudagar Arab dari Oman dan Siraf ke Kalah (=Kedah). Orang-orang Arab ini mungkin hanya sampai di Kalah. Selanjutnya perdagangan/pelayaran di selat dilakukan oleh para pelaut/saudagar Mālayu. Seorang saudagar Arab yang bernama Ibn Hordadbeh berkunjung ke Śrīwijaya pada tahun 844-848 Masehi. Ia menulis bahwa raja Zābag disebut *mahārāja* dan kekuasaannya meliputi pulau-pulau bagian timur. Hasil utama dari negerinya adalah kapur barus. Saudagar Arab lainnya adalah Sulayman yang berkunjung ke Zābag pada tahun 851 Masehi dan Ibn al-Fakih yang berkunjung tahun 902 Masehi. Mereka menyebut bahwa di Zābag ada gunung berapi. Barang dagangan dari Zābag adalah kapur barus, cengkeh, kayu cendana, dan pala. Pelabuhannya yang besar ada di pantai barat bernama Fansur (=Barus).

Berita Arab lain ditulis oleh Ibn Rosteh (903 Masehi) dan Abu Zayd (916 Masehi). Mereka menyebutkan hasil negeri Zābag dan kekayaan mahārāja-nya. Hasil hutan dari Zābag adalah kapur barus, berbagai macam kayu (gaharu, cendana, dan sapan), dan gading

gajah, hasil tambang seperti emas dan timah, dan rempah-rempah. Mahārāja Zābag sangat kaya dan kekayaannya melebihi kekayaan mahārāja India. Demikian kayanya, mahārāja Zābag setiap hari melemparkan segumpal emas ke kolam di dekat istananya.

Selain para saudagar, yang singgah di Zābag terdapat juga seorang ahli geografi bangsa Arab yang terkenal pada masa itu adalah Mas'udi. Ia berkunjung ke Zābag pada tahun 955 Masehi. Dalam catatannya ia menguraikan bahwa Mahārāja Zābag menguasai banyak pulau, rakyat dan tentaranya banyak serta kuat. Hasil bumi dari negeri Zābag adalah kapur barus, cengkeh, kayu gaharu, cendana, pinang, pala, kapulaga, dan pinang. Dari Fansur di pantai barat dihasilkan kapur barus, sedangkan dari Kalah dihasilkan emas dan timah. Selanjutnya disebutkan bahwa Mahārāja Zābag juga menguasai perdagangan dari Siraf dan Oman.

D. Bandar-bandar Penting di Sumatra

Sejauh-jauhnya kapal berlayar, ia akan berlabuh juga di sebuah bandar atau pelabuhan. Pelabuhan atau bandar yang baik biasanya terletak di sebuah teluk yang dalam dan terlindung dari angin kencang dan ombak yang besar. Atau kadang kala pelabuhan terletak di muara sebuah sungai yang besar dan agak masuk ke daerah hulu sungai (ke dalam). Aktivitas yang dilakukan pada sebuah bandar adalah perdagangan dan pengisian bekal perjalanan, misalnya bahan makanan dan air yang diperlukan selama pelayaran. Maju dan tidaknya sebuah bandar biasanya ada hal yang menjadi daya tarik dari bandar tersebut, misalnya tersedianya bahan komoditi perdagangan.

Pada milenium pertama dan awal milenium kedua masehi, di Sumatra terdapat beberapa bandar penting. Lahirnya bandar-bandar ini antara lain disebabkan karena daya tarik pasar yang ada di bandar tersebut dan dekat dengan jalur pelayaran yang ramai. Bandar-bandar tersebut antara lain Barus di pantai barat-daya Sumatra, Kota Cina,

Jambi, dan Palembang di pantai timur-laut Sumatra. Masing-masing bandar tersebut mempunyai daya tarik pasar tersendiri.

Barus, sebagaimana diberitakan oleh Ptolomeous, merupakan sebuah bandar kuna yang telah ada pada abad pertama Masehi. Dalam bukunya *Geographyke Hyphegesis*, Barus disebut dengan nama *Barousai* (Ambary, 1990: 51-63). Beberapa penulis asing seperti penulis Arab menyebutkan bahwa pada abad ke-10 Masehi, Barus sudah menjadi bagian dari Śrīwijaya. Ada kepastian bahwa Barus pada masa lampau merupakan sebuah pelabuhan yang terletak di pantai barat-laut Sumatra dan sering dikunjungi saudagar asing, terutama saudagar yang datang dari arah barat (India, Persia, dan Timur Tengah). Di bandar ini diperdagangkan barang-barang komoditi dari Tiongkok, antara lain keramik dan manik-manik kaca, dan dari Timur Tengah antara lain gelas kaca dari Persia dan Irak (Wibisono tt). Dari Barus sendiri dihasilkan kapur barus yang pada waktu itu menjadi komoditi perdagangan yang populer dan digemari oleh konsumen dari Timur Tengah.

Jika dilihat dari keletakannya yang jauh dari jalur perdagangan, bandar Barus lokasinya kurang menguntungkan dan tidak efisien jika dibandingkan dengan Selat Melaka. Tetapi, mengingat daerah Barus mempunyai daya tarik pasar di mana dari daerah itu dihasilkan kapur barus, menjadikan perairan barat Sumatra sebagai jalur alternatif setelah Selat Melaka sebelum mencapai Selat Sunda. Dengan menyusuri pantai barat-daya Sumatra, para saudagar dapat melanjutkan pelayarannya ke kawasan timur Nusantara atau kembali ke utara menuju Tiongkok.

Saudagar Arab Ibn al-Faqih pada tahun 902 Masehi dalam catatannya menyebutkan bahwa *Fansur* (Barus) merupakan pelabuhan besar di pantai barat yang menghasilkan cengkih, kapur barus, kayu cendana, dan pala. Sulaiman al-Mahri, juga seorang saudagar Arab, melokasikan *Fansur* di pantai barat Sumatra di antara pelabuhan Singkel dan Pariaman, di seberang *Niha* (Nias) dan sedikit ke arah

selatan Pulau Banyak. Berita Tionghoa menyebut tempat ini dengan nama *Po-lu*.

Kapur Barus (*camphor*) adalah suatu produk alamiah dalam bentuk kristal yang dihasilkan oleh sejenis pohon yang tumbuh di hutan tropis Sumatra, Kalimantan, dan Semenanjung Tanah Melayu. Produk alamiah ini sudah lama dikenal dan diperdagangkan sebagai barang komoditi yang eksklusif. Bilamana hasil hutan ini mulai diperdagangkan orang tidak ada satupun sumber tertulis yang menyebutkan. Catatan tertua mengenai barang komoditi ini berasal dari masa dinasti Tiongkok Selatan (abad ke-6 Masehi). Catatan itu menyebutkan bahwa salah satu produk dari *Lang-ya-shiu* di wilayah semenanjung adalah parfun *Po-lu*. Para pakar mengidentifikasi *Po-lu* sebagai terjemahan dari Barus, sebuah toponim terkenal yang lokasinya terletak di pantai barat Sumatra Utara (Wolters, 1974: 122).

Berita tertulis lain yang menyebutkan tentang kapur barus berasal dari abad ke-9 Masehi, yaitu kitab yang bernama *Yu-yang-tsa-tsu* menyebutkan *Ku-pu-p'o-lu* (=kapur barus). Kitab *Chau-ju-kua* (abad ke-13 Masehi) menulis, ada dua tempat yang menghasilkan kapur, yaitu *P'o-ni* yang diidentifikasi sebagai Kalimantan, dan *Pin-su* yang diidentifikasi sebagai Barus (Hirth & Rockhill, 1966: 194). Berdasarkan berita Tionghoa, para saudagar Tionghoa menamakan kapur barus dengan sebutan *Na-tsi*.

Salah satu yang menarik perhatian dari perdagangan kapur di wilayah Barus adalah penemuan sebuah prasasti yang berbahasa Tamil di sebuah desa yang bernama Lobu Tua, Kecamatan Barus, Kabupaten Tapanuli Tengah (Sastri, 1932: 314-327). Tempat ditemukannya prasasti ini berupa sebidang tanah yang agak tinggi dan di sekelilingnya terdapat benteng tanah, sekitar 3 km. dari pantai. Sebenarnya ada prasasti Tamil lainnya di Lobu Tua, tetapi pada tahun 1795 prasasti tersebut diledakkan oleh Raja Barus (Deutz, 1885: 156-163) dan sisanya sekarang menjadi koleksi Museum Nasional di Jakarta.

Prasasti yang berangka tahun 1088 Masehi itu secara ringkas menyebutkan tentang adanya persekutuan dagang yang disebut "Yang kelima ratus dari seribu arah". Mereka adalah orang-orang Tamil (India) yang diduga tinggal di daerah Barus dan membeli komoditi hutan dari penduduk setempat. Adapun komoditi yang disebutkan dalam prasasti itu, antara lain adalah batu mulia (*saphir*, batu bulan, jamburut, mutiara, dan koral), hasil hutan (kapur, kemenyan, kapulaga, kunyit, cengkeh, dan cendana), dan komoditi dari jenis binatang (Sastri, 1932: 314).

Dalam sejarah kebaharian, Selat Melaka merupakan jalan pelayaran dan perdagangan yang sangat penting sebagai jalan lintas para saudagar yang akan melintasi bandar-bandar penting di sekitar Samudra Indonesia dan Teluk Persia. Selat ini merupakan jalan laut yang menghubungkan Arab dan India di sebelah barat-laut Nusantara dengan Tiongkok di sebelah timur-laut Nusantara. Itulah sebabnya jalur ini merupakan pintu gerbang pelayaran yang dikenal dengan nama "jalur sutra". Penamaan ini disebabkan karena sejak abad-abad pertama masehi hingga abad ke-16 kain sutra merupakan komoditi dagang penting yang dibawa dari Tiongkok untuk diperdagangkan di wilayah lain. Akibat dari ramainya lalu-lintas pelayaran, di sekitar jalur sutra ini timbul beberapa bandar penting, antara lain Samudra Pasai, Melaka, dan Kota Cina (Deli, Sumatra Utara).

Kota Cina dan Paya Pasir merupakan situs pelabuhan kuna yang sangat penting dalam rangka perdagangan Asia Tenggara pada abad ke-11-14 Masehi. Letaknya di lembah sungai Deli pantai timur Sumatra Utara, sekitar 16 km dari kota Medan. Kota Cina telah diduduki oleh orang-orang Tamil pada masa itu, dan di Kota Cina diduga terdapat jaringan dagang perserikatan besar saudagar Tamil yang bernama *Ayyavole ainnuarruvar* dan *Mannikiram* yang melakukan kegiatan di wilayah Asia Tenggara. Orang Tamil juga telah bermukim disini dan mereka membangun tempat ibadah dengan arca yang dipujanya *Buddha* dan *Wiṣṇu*. Melihat ciri arcanya, arca-arca tersebut berlanggam Tamilnadu pedesaan. Rupa-rupanya orang-

orang Tamil ini pernah berjaya di wilayah Sumatra bagian utara, mulai dari Barus, Banda Aceh, Kota Cina, dan Sumatra Barat.

Jambi merupakan salah satu bandar penting yang mungkin lahir pada pertengahan milenium pertama Masehi. Letaknya belum dapat diketahui dengan pasti, mungkin di salah satu tempat di tepi Batanghari, atau di kota Jambi sekarang. Di beberapa tempat di tepi Batanghari terdapat beberapa buah situs yang mengindikasikan keberadaan sebuah bandar, antara lain Suakkandis dan Jambi. Akan tetapi, di beberapa tempat di sepanjang tepian Batanghari banyak ditemukan situs yang tinggalan budayanya berupa keramik yang berasal dari sekitar abad ke-11-13 Masehi. Temuan ini mengindikasikan bahwa Batanghari di masa lampau merupakan jalur pelayaran sungai yang cukup ramai yang menghubungkan daerah Jambi dan Tiongkok atau tempat lain di luar Jambi.

Suakkandis merupakan suatu tempat di daerah pertemuan sungai Kumpeh dan Batanghari. Daerah pertemuan sungai ini merupakan tempat yang ideal untuk sebuah bandar. Ukuran lebar sungai lebih dari 500 meter dan kedalamannya cukup untuk kapal berlayar (tidak kandas pada dasar sungai). Di daerah pertemuan sungai ini tinggalan budaya masa lampau tersebar di beberapa tempat, antara lain di Gedungkarya, Ujung Plancu, Sematang Pundung, dan Suakkandis. Seluruh tinggalan budaya yang ditemukan di tempat-tempat tersebut dapat dipastikan berasal dari luar daerah, misalnya keramik Tiongkok dan tembikar. Pecahan-pecahan keramik yang ditemukan di sekitar lokasi ini berasal dari sekitar abad ke-11-13 Masehi. Barang tembikar yang ditemukan di Gedungkarya berupa kendi. Jumlahnya cukup banyak dan terkonsentrasi pada satu tempat. Melihat bentuk dan bahannya, kendi-kendi yang ditemukan ini berasal dari daerah Trowulan, Jawa Timur.

Tempat yang bernama Suakkandis sudah lama dikenal, dan pada abad ke-18 tempat ini dimanfaatkan kembali oleh Belanda. Menurut catatan Belanda, pada tahun 1707 Muara Kumpeh (Suakkandis) terpilih sebagai benteng pertahanan *Vereenigde Oost-*

Indische Compagnie (VOC). Benteng tersebut pada tahun 1724 ditinggalkan, yang disebabkan karena pemberontakan melawan Belanda. Kemudian pada tahun 1834 di Muara Kumpeh ditempatkan pos militer, dan pada tahun 1847 dibuka pos untuk perdagangan umum.

Menuju ke arah hulu dari Suakkandis, di suatu tempat yang sekarang bernama Jambi terdapat tinggalan budaya masa lampau. Di tengah kota Jambi ditemukan runtuhannya bangunan yang berdasarkan pertanggalan pada sebuah *makara* diduga berasal dari sekitar abad ke-11 Masehi, tetapi temuan keramikanya dari sekitar abad ke-10 Masehi. Namun, jauh sebelum adanya bangunan candi, Jambi telah lama dihuni manusia. Sebuah lokasi yang diduga merupakan lokasi pemakaman dari masa prasejarah ditemukan di tengah kota Jambi. Pemakaman dari masa ini berupa kubur tempayan. Adanya tinggalan budaya ini mengindikasikan bahwa Jambi telah lama dihuni orang, jauh sebelum masa sejarah.

Jambi yang semula dihuni jauh sebelum masa sejarah, lama kelamaan berkembang menjadi sebuah bandar dalam artian sebuah pelabuhan sungai. Namun perkembangannya tidak sepesat bandar Palembang. Kapal-kapal yang datang dari manapun berlabuh di Jambi, meskipun harus menempuh jarak yang agak jauh.

E. Penutup

Sebuah Negara Kepulauan (*Archipelagic States*) yang sekarang bernama Indonesia, telah mengalami perjalanan sejarah yang panjang. Mulai dari perpindahan bangsa-bangsa para penutur rumpun bahasa Austronesia, terbentuknya Kadātuan Śrīwijaya yang mengandalkan hidupnya dari pelayaran dan perdagangan, terbentuknya jalur-jalur pelayaran dan bandar-bandar, hingga pengembangan teknologi angkutan air yang tangguh. Bukti-bukti hasil budaya *tangible* dan *intangible* tersebut banyak ditemukan di berbagai tempat di Nusantara.

Akhirnya, mungkin perlu kita cermati dan tindaklanjuti pidato politik salah satu pimpinan parpol pemenang Pemilu 1999 yang mengingatkan bahwa Indonesia adalah negara maritim tetapi dalam bidang kemaritiman (termasuk ketahanan laut) kita sangat tertinggal, dan pentingnya sumberdaya laut yang belum tergarap maksimal. Khusus untuk pertahanan laut, seorang sastrawan terkenal pemenang Magsasay berkomentar "Sebagai negara maritim mengapa kita tidak membangun angkatan laut, dan mengapa justru angkatan darat yang diperkuat". Meskipun dengan teknologi yang sederhana, nenek moyang kita dapat berjaya di Nusantara dan dapat mengarungi samudra yang luas.

*Pipih berekor namanya pari,
Elok nian dipandang mata.
Bangsa Indonesia bangsa bahari,
Kekuatan laut tumpuan kita*

TANTANGAN DAN MUSIBAH DI LAUT

Bambang Budi Utomo

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

Di Nusantara, perairan yang sibuk dilalui kapal-kapal dari berbagai penjuru dunia adalah Selat Melaka, Selat Karimata, Selat Gaspar, Laut Jawa, Laut Flores, dan perairan Maluku. Dari selat dan perairan tersebut yang paling ramai dilalui adalah Selat Melaka, Selat Karimata, dan Selat Gaspar. Di selat/perairan tersebutlah banyak kapal yang tenggelam atau kandas karena berbagai sebab. Karena kerapnya kapal yang melalui perairan tersebut, lama kelamaan para pelaut menguasai geografinya dan hafal dengan jalur-jalur pelayarannya.

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

Perairan Nusantara tampaknya merupakan sebuah perairan yang tenang, jauh dari obak besar dan badai karena merupakan

perairan antar pulau. Namun pada perairan yang tampak tenang itu, tersembunyi bahaya yang tidak diduga oleh pelaut manapun. Badai muson yang sewaktu-waktu datang, batu karang di laut, serta gosong-gosong pasir di perairan dangkal merupakan bahaya yang sewaktu-waktu dapat menimbulkan bencana. Apalagi pada kala itu pengetahuan geografi kelautan masih terbatas dan belum ada peta laut, dapat menambah daftar inventaris kapal yang karam dan akhirnya tenggelam beserta muatannya.

Sebagai bangsa bahari, sebagian besar masyarakat yang hidupnya di laut, tentu mengenal jenis-jenis angin. Tanpa mengenal jenis angin, maka mereka akan celaka di laut. Kosa-kata dalam berbagai bahasa di Nusantara “menyumbang” kata-kata untuk menyebutkan nama-nama angin. Untuk angin yang berpusing-pusing disebut *angin langkisan*, *angin puting beliung* atau *angin puyuh*. Bila ada angin yang tidak tentu arahnya, maka disebut dengan nama *angin gila*, sedangkan untuk angin yang bertiup keras ada *angin gunung-gunung*, *angin taufan* atau *angin ribut*. Angin yang bertiup sedang, disebut *angin sendalu*, apabila anginnya kurang baik maka disebut *angin salah*. Angin yang bertiup pada dinihari disebut *angin pengarak pagi*.

Sebutan untuk berjenis-jenis angin, sebagian besar disumbangkan oleh masyarakat bahari. *Angin haluan* dan *angin buritan* menunjukkan dari mana arah angin itu datang jika sedang berlayar. *Angin turutan* yang keras adalah *angin sorong buritan*. *Angin sakal* yang datang dari depan tentu saja merupakan angin penghalang pelayaran, sedangkan *angin paksa* justru memaksa pelaut membongkar sauh dan pergi berlayar. Bila datang dari berbagai jurusan maka dikatakan *angin ekor duyung*, tetapi kalau angin bertiup keras dari sebelah sisi perahu disebut *angin tambang ruang*. Sebagai tinggalan zaman bahari dikenal perbedaan antara “negeri-negeri di atas angin” (Eropa, Magrib, Arab, Persia, dan India) yang ada di belahan barat Semenanjung Tanah Melayu, dan “negeri di bawah angin” yang terletak di sebelah timur, termasuk Nusantara dan Asia Tenggara daratan.

perairan antar pulau. Namun pada perairan yang tampak tenang itu, tersembunyi bahaya yang tidak diduga oleh pelaut manapun. Badai muson yang sewaktu-waktu datang, batu karang di laut, serta gosong-gosong pasir di perairan dangkal merupakan bahaya yang sewaktu-waktu dapat menimbulkan bencana. Apalagi pada kala itu pengetahuan geografi kelautan masih terbatas dan belum ada peta laut, dapat menambah daftar inventaris kapal yang karam dan akhirnya tenggelam beserta muatannya.

Sebagai bangsa bahari, sebagian besar masyarakat yang hidupnya di laut, tentu mengenal jenis-jenis angin. Tanpa mengenal jenis angin, maka mereka akan celaka di laut. Kosa-kata dalam berbagai bahasa di Nusantara “menyumbang” kata-kata untuk menyebutkan nama-nama angin. Untuk angin yang berpusing-pusing disebut *angin langkisan*, *angin puting beliung* atau *angin puyuh*. Bila ada angin yang tidak tentu arahnya, maka disebut dengan nama *angin gila*, sedangkan untuk angin yang bertiup keras ada *angin gunung-gunung*, *angin taufan* atau *angin ribut*. Angin yang bertiup sedang, disebut *angin sendalu*, apabila anginnya kurang baik maka disebut *angin salah*. Angin yang bertiup pada dinihari disebut *angin pengarak pagi*.

Sebutan untuk berjenis-jenis angin, sebagian besar disumbangkan oleh masyarakat bahari. *Angin haluan* dan *angin buritan* menunjukkan dari mana arah angin itu datang jika sedang berlayar. *Angin turutan* yang keras adalah *angin sorong buritan*. *Angin sakal* yang datang dari depan tentu saja merupakan angin penghalang pelayaran, sedangkan *angin paksa* justru memaksa pelaut membongkar sauh dan pergi berlayar. Bila datang dari berbagai jurusan maka dikatakan *angin ekor duyung*, tetapi kalau angin bertiup keras dari sebelah sisi perahu disebut *angin tambang ruang*. Sebagai tinggalan zaman bahari dikenal perbedaan antara “negeri-negeri di atas angin” (Eropa, Magrib, Arab, Persia, dan India) yang ada di belahan barat Semenanjung Tanah Melayu, dan “negeri di bawah angin” yang terletak di sebelah timur, termasuk Nusantara dan Asia Tenggara daratan.

Dilihat dari keletakan geografis Nusantara yang dibelah oleh garis khatulistiwa, seharusnya Nusantara berada dalam wilayah kekuasaan *angin pasat*. Di belahan selatan khatulistiwa bertiup *angin pasat tenggara* dan di belahan utara bertiup *angin pasat timur-laut* sepanjang tahunnya. Tempat bertemunya dua jenis angin ini disebut *intertropical front* dan merupakan “daerah angin mati”. Hukum alam di Nusantara ini berbeda dengan kawasan lain yang juga termasuk dibelah oleh khatulistiwa.

Ada dua faktor yang menjadikannya berbeda, yaitu:

1. Peredaran bumi mengitari matahari yang menyebabkan “daerah angin mati” itu berpindah-pindah dari *Lintang Mengkara (Tropic of Cancer)* ke *Lintang Jadayat (Tropic of Capricorn)*. Akibatnya *pasat tenggara* pada waktu melintasi garis khatulistiwa akan berubah menjadi *pasat barat-daya*, sedangkan apabila *pasat timur-laut* melintasi khatulistiwa dalam perjalanan ke selatan akan berubah menjadi *angin pasat barat-laut*.
2. Lokasi satu benua ini akan mengakibatkan suatu tekanan rendah yang cukup mempengaruhi daerah angin mati tersebut bergeser lebih jauh ke selatan atau utara menurut musimnya sehingga mengubah arah angin yang bersangkutan.

Kedua faktor tersebut mengakibatkan terjadinya angin musim yang berubah arah tujuannya setiap setengah tahunnya sehingga angin seolah-olah memutar haluannya. Di beberapa tempat tertentu, karena kondisi setempat, angin yang dalam bulan Desember sampai dengan Februari merupakan angin barat menjadi angin timur dalam bulan September sampai dengan November.

Perubahan-perubahan musim tersebut sudah dikenal oleh bahariawan Nusantara sejak dahulu. Dengan memanfaatkan perubahan angin ini, dalam bulan Oktober kapal-kapal angkat sauh dari Maluku menuju pusat-pusat perdagangan di Makassar, Gresik, Demak, Banten, sampai ke Melaka dan kota-kota lain di belahan barat Nusantara. Pelayaran ke arah timur dapat dilakukan dengan meng-

gunakan angin barat. Dalam bulan Juni hingga Agustus angin di Laut Tiongkok Selatan bertiup ke arah utara sehingga memudahkan pelayaran ke Ayutthaya, Campa, Tiongkok, dan kerajaan-kerajaan di sebelah utara. Angin ini mulai mengubah haluan lagi pada bulan September dan Desember, angin ini sudah berbalik sedemikian rupa sehingga perjalanan kembali ke selatan dapat dimulai lagi.

Dengan adanya sistem angin musim ini, terlebih bagian barat, maka Nusantara berada dalam posisi istimewa. Di tempat inilah kapal-kapal dari berbagai penjuru dunia bertemu. Tidak heran apabila kerajaan besar pertama yang dikenal berpusat di kawasan ini. Kedudukan geografis ini sangat menguntungkan baginya, karena dapat menguasai tempat pertemuan jalan pelayaran dan perdagangan.

Pelaut yang mengendalikan sebuah pelayaran besar tentu saja harus terampil dalam pengetahuan tentang arah angin di Nusantara. Sumber-sumber tertulis sering menginformasikan bahwa kapal yang satu menempuh suatu jarak tertentu dalam waktu yang lebih lama dari kapal yang lain. Fa Hsien pada tahun 414 Masehi mengeluh bahwa jarak antara Melaka dan Kanton yang biasa ditempuh dalam waktu 50 hari, ditempuhnya lebih dari 50 hari. Sebaliknya, Chia Tan (abad ke-8 Masehi) berlayar dari Kanton ke "Selat" dalam waktu 18,5 hari—suatu kemajuan yang besar—tetapi tidaklah seberapa jika dibandingkan dengan Ch'ang Chun (abad ke-7 Masehi yang berlayar dalam 20 hari dari Kanton ke bagian selatan Semenanjung Tanah Melayu, atau kapal yang ditumpangi I-t'sing pada tahun 671 yang berlayar dari Kanton ke Śrīwijaya dalam waktu kurang dari 20 hari. Sebelas abad kemudian pelayaran Tomé Pires (1517) untuk jalur yang sama masih memerlukan waktu lebih lama, yaitu 45 hari.

Tabel 3

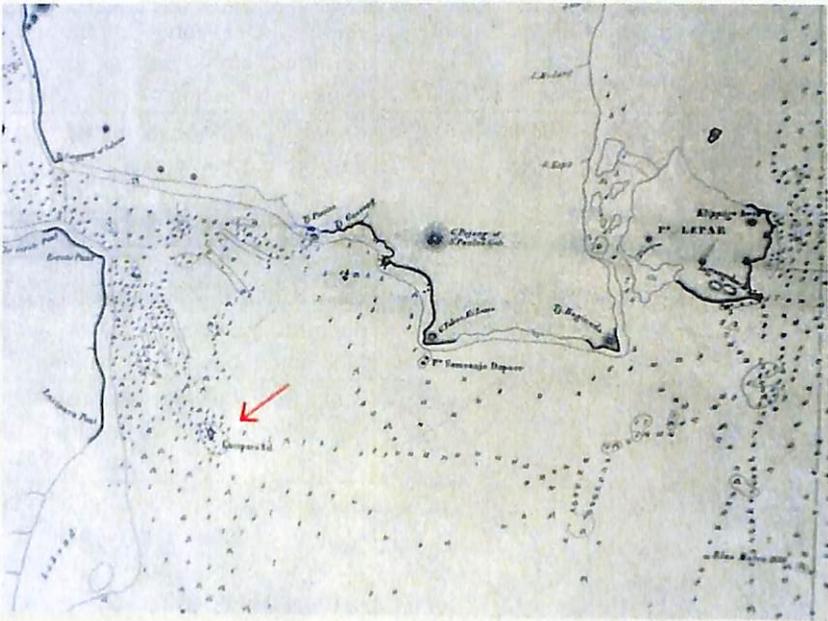
Catatan beberapa kapal yang tenggelam karena badai

>Nama Kapal	Tahun	Keterangan
<i>Sao Paulo</i>	22-01-1561	Tenggelam di Samudera Indonesia di perairan Sisak, barat Sumatera dengan kargo berupa emas, perak, dan barang kemasan senilai US \$ 500.000,-
<i>Hendrik Frederik</i>	03-1601	Kapal Belanda yang terdampar di pantai Ternate karena badai. Kargonya berupa mata-uang.
<i>Walcheren</i>	07-1608	Kapal VOC yang karam di perairan Ternate dengan kargo berupa mata-uang
<i>China</i>	07-1608	Kapal VOC yang karam di perairan Ternate dengan kargo berupa mata-uang.
<i>Schermer</i>	04-06-1671	Kapal VOC dengan muatan perak dan barang lain senilai fl. 780.000,- yang karam di Selat Sunda setelah ditimpa badai.
<i>Pijlswaart</i>	24-02-1765	Kapal Belanda yang tenggelam karena badai dan terbakar tersambar petir di perairan Teluk Jakarta. Muatannya berupa mata-uang.
<i>Draak</i>	1796	Kapal Belanda yang tenggelam karena tersambar petir di perairan Teluk Jakarta.
<i>Syed Khan</i>	1855	Kapal yang tidak diketahui identitas kepemilikannya tenggelam di perairan Selat Makassar setelah dihantam badai.

Sumber: Bee 2000 ²

² Baszley Bee B, Basrah Bee, 2000. "Sejarah dan Pola Kekerapan Kapal Karam di Asia Tenggara antara tahun 1501-1900 Masihi", dalam *MANU* 4. Kuala Lumpur: Ikatan Ahli Arkeologi Malaysia.

Pengetahuan geografi laut sangat penting bagi para pelaut. Gosong-gosong pantai dan batu karang yang menonjol di perairan yang dangkal dapat menyebabkan sebuah kapal tenggelam atau kandas. Karena pada waktu itu belum ada peta laut, maka yang berperan adalah nakhoda atau jurumudi yang berpengalaman dalam melalui jalur yang berbahaya bagi pelayaran. Pada awal pelayaran di perairan Asia Tenggara, tidak terdapat peta yang menunjukkan keletakan terumbu karang ataupun beting pasir yang banyak terdapat di perairan Asia Tenggara, seperti beting di Selat Gaspar dan Selat Karimata serta batu karang di Kepulauan Enggano dan di sekitar Belitung.



Gambar 27. Gugusan Kepulauan Lucipara di mulut sebelah selatan Selat Bangka.



Gambar 28. Mercusuar,
salah satu alat navigasi laut

Salah satu cara untuk menandai adanya beting pasir atau batu karang yang membahayakan pelayaran, adalah dengan membuat tanda berupa pelampung. Namun cara inipun tidak banyak menolong apabila cuaca berubah menjadi badai yang ganas. Ombak besar yang dapat menghanyutkan pelampung, dan hujan lebat yang menghalangi pandangan dapat menyebabkan kapal masuk dalam perangkap. Badai angin muson merupakan badai yang sangat berbahaya. Datangnya secara tiba-tiba, dan berlangsung tidak lama. Setelah itu cuaca menjadi cerah kembali.

Tabel 4

**Catatan beberapa buah kapal yang tenggelam
karena kurang pengetahuan geografi**

Nama Kapal	Tahun	Keterangan
<i>Flor de la mar</i>	1511	Kapal Portugis yang karam di perairan Aceh disebabkan karena tersesat, badai, dan terlalu banyak muatan. Kargonya berupa kekayaan Sultan Melaka yang dirampas Portugis.

Tidak diketahui	1611	Kapal Inggris yang karam di perairan Pulau Lepar, Bangka. Belanda kemudian mengambil 8 buah meriam perunggunya.
<i>Trades Increase</i>	1613	Kapal Inggris yang terbalik karena menabrak karang di perairan Banten.
<i>Flene Aeolus</i>	25-08-1616	Kapal VOC yang karam karena melanggar karang di Enggano dengan kargonya berupa perak.
<i>Kameel</i>	17-02-1630	Kapal VOC karam karena menabrak terumbu karang di perairan Berikat, Laut Jawa. Kargonya berupa mata-uang.
<i>De Goede Hoop</i>	1637- 1638	Kapal VOC yang tenggelam di sekitar perairan Pulau Lucipara, Bangka setelah menabrak terumbu karang. Kargonya berupa 13.400 buah barang por-selen Cina.
<i>Walvis</i>	07-01-1663	Kapal VOC bermuatan mata-uang, karam di perairan Pulau Selayar setelah menabrak terumbu karang.
<i>Diemeerer</i>	06-06-1670	Kapal VOC yang karam di perairan Bangka setelah menabrak terumbu karang.
<i>Prins Willem Hendrik</i>	18-09-1686	Kapal VOC dengan muatan mata-uang senilai fl. 400.000,- karam di terumbu karang perairan Bangka.
<i>Catherine</i>	20-09-1716	Kapal Inggris dengan muatan mata-uang perak, karam di beting <i>Catherine</i> perairan Belitung. Sebagian muatan berhasil diselamatkan.
<i>Spiering</i>	10-03-1740	Kapal Belanda yang kandas di Pulau Watubela, Banda, dengan muatan berupa mata-uang.

<i>Kasteel van Woerden</i>	1744	Kapal Belanda dengan muatan mata-uang, kandas di perairan Pamanukan sebagai akibat menabrak terumbu karang.
<i>Coromandel</i>	1797	Kapal Inggris karam akibat menabrak beting <i>Ontario</i> di Selat Karimata.
<i>HMS Resistance</i>	24-05-1798	Kapal Inggris dalam pelayarannya ke Tiongkok kandas di perairan Selat Bangka. Muatannya berupa mata-uang dan harta rampasan Belanda.
<i>Forbes</i>	11-11-1806	Kapal Inggris dengan muatan barang-barang porselen dan emas, karam di Selat Belitung setelah menabrak karang.
<i>Dourado</i>	25-01-1829	Kapal Portugis dengan muatannya barang-barang antik dan koleksi peralatan astronomi yang langka, karam setelah menabrak beting di perairan Pulau Bintan.

Sumber: Bee, 2000

Cara lain untuk menandai batu karang atau beting pasir adalah dengan membangun menara api (mercusuar). Di Indonesia menara api mulai dibangun oleh pemerintah Belanda pada sekitar tahun 1800-an. Beberapa tempat yang ada bangunan menara api, seperti di Pulau Bangka, Belitung, Martelo (Kepulauan Seribu, Jakarta), Anyer (Banten), Semarang, dan beberapa pulau lain di Indonesia.

Siapa yang mengenal perairan kawasan Nusantara dengan sifat anginnya yang berbeda dan geografi lautnya yang khas? Tentu saja para pelaut lokal. Data tertulis mengenai kemampuan navigasi dari pelaut lokal yang bersumber dari naskah Nusantara dapat dikatakan tidak ada. Mungkin hanya sumber barat yang jelas-jelas menyebutkan kemampuan navigasi pelaut Nusantara. Sumber barat ini biasanya

terdapat pada jurnal pelayaran (*logboek*). Dalam jurnal ini harus disebutkan siapa mualim yang memimpin pelayaran. Dalam sebuah jurnal pelayaran disebutkan kapal Eropa yang pertama memasuki perairan Nusantara menggunakan mualim setempat untuk mengantarkannya sampai ke tujuan.

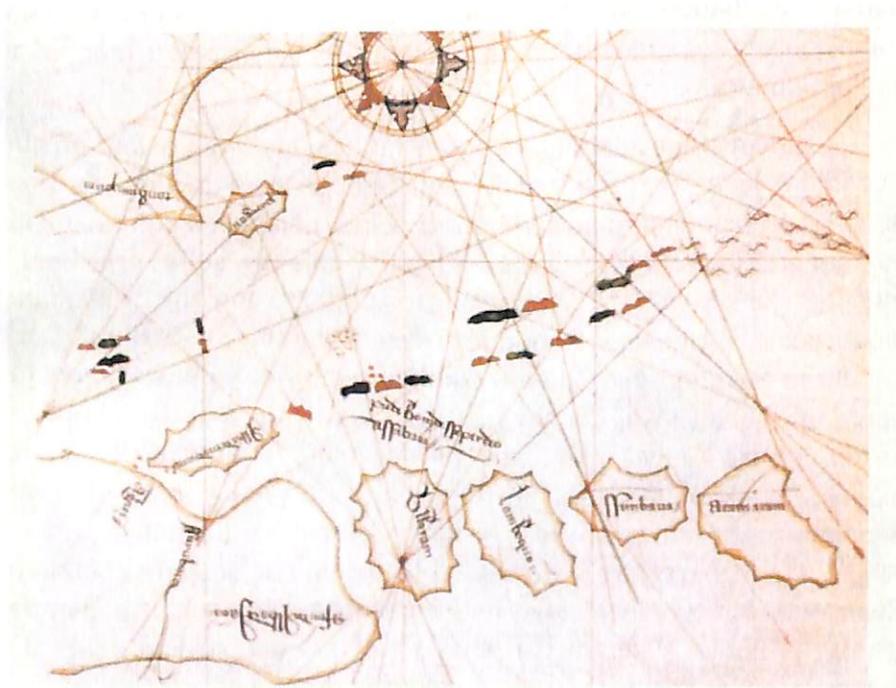
Dari jurnal pelayaran tersebut didapat gambaran yang lebih baik mengenai kemahiran pelaut-pelaut Nusantara dalam mempraktekkan kemampuan navigasi dalam memperhitungkan lamanya pelayaran dari satu tempat ke tempat lain, dan kecakapan mualim Nusantara membawa kapal asing ke tempat tujuan. Para mualim itu dapat dikatakan mahir karena kapal yang dibawanya jelas ukurannya lebih besar, berbeda teknologi pembangunannya, serta perlengkapan navigasinya jauh lebih maju. Meskipun demikian para mualim tersebut tidak mengalami hambatan.

Penilaian tentang pengetahuan navigasi mualim-mualim lokal dalam membawa kapal asing yang sama sekali berbeda, tentu saja lain daripada jika harus membawa kapalnya sendiri. Dengan demikian, dapat dipastikan bahwa dalam penjelajahan pertama di perairan Nusantara pelaut-pelaut Portugis banyak mendapat bantuan dari pelaut-pelaut setempat, sehingga dalam waktu yang relatif singkat orang-orang Portugis telah mempunyai pengetahuan yang cukup mengenai keadaan angin dan geografi setempat. Peta-peta dan *roteiros* (=buku panduan laut) tidak hanya didasarkan atas observasi sendiri oleh pelaut Portugis, tetapi oleh kemampuannya untuk memperoleh keterangan nautika dari pelaut Nusantara.

Dalam ekspedisi Magelhaens tahun 1521, d'Elcano menculik dua perahu pandu laut setempat untuk mengantarkan kapal-kapalnya dari Filipina ke Tidore. Ketika armada *VOC* pimpinan Cornelis de Houtman datang ke Nusantara, selain menggunakan orang Portugis yang pernah datang ke Nusantara, ia juga memanfaatkan pengetahuan dan pengalaman mualim-mualim setempat, misalnya dalam pelayaran di Selat Sunda hingga ke Banten. Tercatat bahwa kapal-kapal *VOC*

pertama menerima tawaran juragan perahu yang ditemui di Selat Sunda untuk mengantarkan mereka ke Banten dengan sewa 5 *real*.

Dari jurnal pelayaran tersebut didapat gambaran yang lebih baik mengenai kemahiran pelaut-pelaut Nusantara dalam mempraktekan kemampuan navigasi dalam memperhitungkan lamanya pelayaran dari satu tempat ke tempat lain, dan kecakapan mualim Nusantara membawa kapal asing ke tempat tujuan. Para mualim itu dapat dikatakan mahir karena kapal yang dibawanya jelas ukurannya lebih besar, berbeda teknologi pembangunannya, serta perlengkapan navigasinya jauh lebih maju. Meskipun demikian para mualim tersebut tidak mengalami hambatan, atau dalam bahasa sekarang tidak “gagap teknologi”.



Gambar 29. Peta Francisco Rodriguez, tahun 1512-1513

Salah satu contoh *roteiros* adalah panduan laut mengenai pantai timur Sumatra, mulai dari utara hingga selatan. Jalan yang dilalui oleh para pemandu Portugis adalah sepanjang garis pantai Sumatra yang berlumpur. Mereka mengambil jalan ini untuk menghindari karang-karang laut di sepanjang perairan Pulau Bangka. Selain meminta para nakhoda untuk menghitung jumlah tanjung secara cermat, para penulis *roteiros* itu juga menganjurkan mereka supaya selalu mengukur kedalaman dan mengarahkan kapal mereka berlayar di tempat yang kedalaman airnya 7-12 *fathom*. Ini berarti perairan yang dilaluinya itu berjarak sekitar 5 mil laut atau sekitar 9 km dari garis pantai Sumatra (yang seringkali kedalamannya hanya sekitar 3 *fathom*). Tidak heran, jika banyak sumber tertulis mengenai pelayaran Nusantara selalu menulis bahwa orang lebih memilih terperosok ke dalam lumpur di Sumatra daripada menabrak karang di sekitar Pulau Bangka. Karena itulah, dalam *roteiros* lebih sering ditemukan keterangan mengenai pantai Sumatra.

Selain hafal tentang geografi laut Nusantara, pelaut-pelaut Nusantara juga telah mengenal peta. Sebuah catatan Portugis dari abad ke-16 menginformasikan bahwa pelaut-pelaut Nusantara sudah mengenal peta pelayaran. Orang-orang Portugis berusaha keras untuk mendapatkan peta-peta tersebut. Peta pertama tentang Nusantara dibuat oleh Francisco Rodriguez sekitar tahun 1512-1513. Dari beberapa sumber lain, dapat diketahui bahwa ia mewawancarai beberapa pelaut lokal secara mendalam, bahkan mengirim sebuah salinan "peta Jawa" ke Lisabon melalui Alburquerque untuk dipersembahkan pada raja Portugal. Namun peta yang bertulisan dengan aksara Jawa itu tidak pernah sampai ke tujuannya. Kapal Alberquerque yang membawa peta-peta tersebut tenggelam di perairan Selat Melaka. Toponim Melayu yang dipakai pada peta untuk beberapa tempat di pantai Vietnam dan Campa jelas menunjukkan asal-usul keterangan yang diperoleh pelaut-pelaut Portugis itu.

Dengan hilangnya peta yang beraksara Jawa tersebut, kita tidak lagi mempunyai bukti tentang pengetahuan pelayaran orang Jawa pada

Salah satu contoh *roteiros* adalah panduan laut mengenai pantai timur Sumatra, mulai dari utara hingga selatan. Jalan yang dilalui oleh para pemandu Portugis adalah sepanjang garis pantai Sumatra yang berlumpur. Mereka mengambil jalan ini untuk menghindari karang-karang laut di sepanjang perairan Pulau Bangka. Selain meminta para nakhoda untuk menghitung jumlah tanjung secara cermat, para penulis *roteiros* itu juga menganjurkan mereka supaya selalu mengukur kedalaman dan mengarahkan kapal mereka berlayar di tempat yang kedalaman airnya 7-12 *fathom*. Ini berarti perairan yang dilaluinya itu berjarak sekitar 5 mil laut atau sekitar 9 km dari garis pantai Sumatra (yang seringkali kedalamannya hanya sekitar 3 *fathom*). Tidak heran, jika banyak sumber tertulis mengenai pelayaran Nusantara selalu menulis bahwa orang lebih memilih terperosok ke dalam lumpur di Sumatra daripada menabrak karang di sekitar Pulau Bangka. Karena itulah, dalam *roteiros* lebih sering ditemukan keterangan mengenai pantai Sumatra.

Selain hafal tentang geografi laut Nusantara, pelaut-pelaut Nusantara juga telah mengenal peta. Sebuah catatan Portugis dari abad ke-16 menginformasikan bahwa pelaut-pelaut Nusantara sudah mengenal peta pelayaran. Orang-orang Portugis berusaha keras untuk mendapatkan peta-peta tersebut. Peta pertama tentang Nusantara dibuat oleh Francisco Rodriguez sekitar tahun 1512-1513. Dari beberapa sumber lain, dapat diketahui bahwa ia mewawancarai beberapa pelaut lokal secara mendalam, bahkan mengirim sebuah salinan "peta Jawa" ke Lisabon melalui Albuquerque untuk dipersembahkan pada raja Portugal. Namun peta yang bertuliskan dengan aksara Jawa itu tidak pernah sampai ke tujuannya. Kapal Alberquerque yang membawa peta-peta tersebut tenggelam di perairan Selat Melaka. Toponim Melayu yang dipakai pada peta untuk beberapa tempat di pantai Vietnam dan Campa jelas menunjukkan asal-usul keterangan yang diperoleh pelaut-pelaut Portugis itu.

Dengan hilangnya peta yang beraksara Jawa tersebut, kita tidak lagi mempunyai bukti tentang pengetahuan pelayaran orang Jawa pada

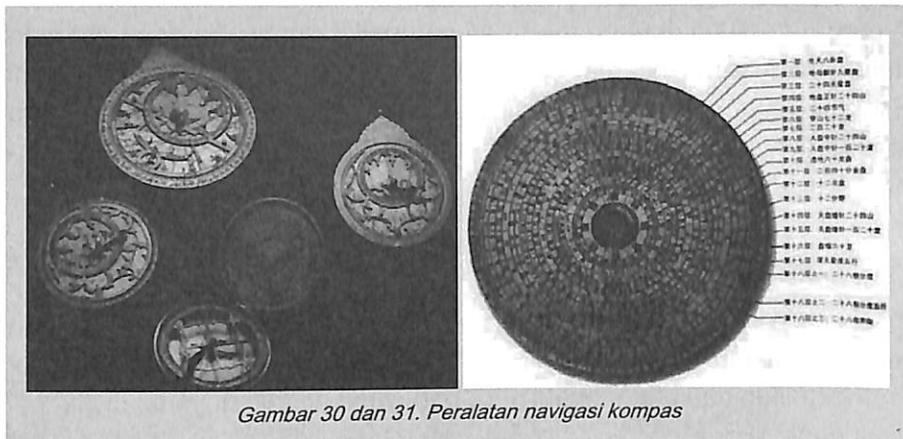
masa itu. Dalam peta yang hilang itu dijelaskan juga bahwa peta yang dibuat orang Jawa itu juga mencakup daerah seberang Samudera Indonesia hingga wilayah Amerika Selatan (Brazil). Hanya keterangan Alburquerque itulah yang memberi petunjuk tentang penggunaan peta dalam pelayaran Nusantara. Tidak mustahil kemajuan dalam kartografi Portugis akan wilayah perairan Asia Tenggara dan Nusantara khususnya didasarkan pada peta-peta yang dibuat oleh petawan-petawan Nusantara.

Ada pendapat lain yang mengemukakan bahwa peta yang keterangannya beraksara Jawa itu dibuat sebelum tahun 1512 setelah mempelajari peta-peta Portugis di mana pada masa itu Portugis sudah mencapai pantai Brazil. Peta-peta Portugis ini kemudian dipakai untuk membetulkan dan melengkapi peta-peta yang sebelumnya telah dikenal di Nusantara.

Pengetahuan tentang angin dan geografi laut tidak cukup menjamin keselamatan di laut. Dalam sebuah pelayaran, selain pengetahuan soal arah angin serta peta laut, diperlukan juga peralatan navigasi lain yang tidak kalah pentingnya. Peralatan navigasi tersebut adalah *astrolabe*, *kompas*, dan *sextant*. *Kompas* berfungsi sebagai alat bantu untuk menentukan arah dan tempat menurut *deklinasi* dan *inklanasi* jarumnya, sedangkan *sextant* berfungsi untuk menentukan lokasi menurut pengukuran tinggi matahari. Instrumen yang kedua sangat bermanfaat apabila kapal berada di tengah laut di mana tidak tampak daratan.

Astrolabe yang artinya “permata matematika” adalah instrumen astronomi yang digunakan oleh astronom (ahli ilmu falak), navigator pada sebuah kapal, dan astrolog (tukang nujum) pada abad ke-11—16. Instrumen ini ditemukan pada sekitar abad ke-9 Masehi di daerah Timur Tengah. Bukti tertuanya berasal dari sekitar tahun 860 dan ditemukan di Bagdad. *Astrolabe* banyak digunakan untuk menentukan lokasi dan memprediksi posisi matahari, bulan, planet, dan bintang; serta menentukan waktu lokal dengan diketahui letak bujur dan letak

lintang³. Instrumen ini banyak digunakan oleh pelaut-pelaut Arab/Persia yang memang dikenal sebagai pelaut tangguh.



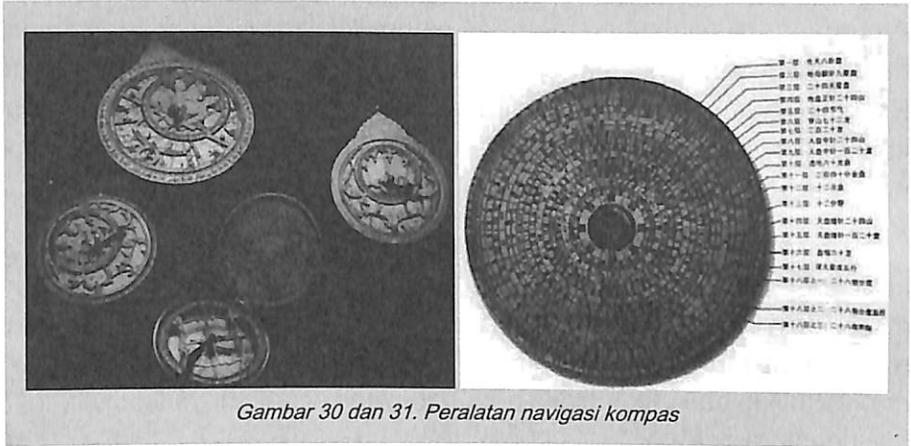
Gambar 30 dan 31. Peralatan navigasi kompas

Kompas berfungsi sebagai alat bantu untuk menentukan arah dan tempat menurut *deklinsi* dan *inklanasi* jarumnya, sedangkan *sextant* berfungsi untuk menentukan lokasi menurut pengukuran tinggi matahari. Instrumen yang kedua sangat bermanfaat apabila kapal berada di tengah-tengah laut di mana tidak tampak daratan. Bagaimana dengan instrumen ini? Apakah pelaut-pelaut Nusantara telah mengenalnya?

Sebuah sumber Italia menginformasikan bahwa Ludovico di Varthema dalam pelayarannya dari Kalimantan ke Jawa tahun 1506 melihat *kompas* digunakan oleh nakhoda kapal yang ditumpanginya. Selain *kompas*, kapal itu mempunyai pula “sebuah peta yang penuh garis-garis melintang dan memanjang”. Mungkin yang dimaksud adalah peta laut. Selanjutnya nakhoda kapal berceritera bahwa jauh di sebelah selatan pulau Jawa terdapat lautan yang besar di mana siang hari

³ Pada masa berkembangnya agama Islam (abad pertengahan), *astrolabe* digunakan untuk mempelajari astronomi, navigasi, survei, penentu waktu shalat, serta menentukan arah shalat. Di Eropa *astrolabe* digunakan oleh ahli nجوم untuk meramalkan nasib seseorang berdasarkan bintang kelahirannya (horoskop). *Astrolabe* kemudian dibuat di Praha pada tahun 1585.

lintang³. Instrumen ini banyak digunakan oleh pelaut-pelaut Arab/Persia yang memang dikenal sebagai pelaut tangguh.



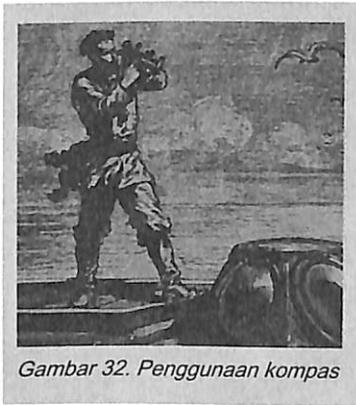
Gambar 30 dan 31. Peralatan navigasi kompas

Kompas berfungsi sebagai alat bantu untuk menentukan arah dan tempat menurut *deklinasi* dan *inklanasi* jarumnya, sedangkan *sextant* berfungsi untuk menentukan lokasi menurut pengukuran tinggi matahari. Instrumen yang kedua sangat bermanfaat apabila kapal berada di tengah-tengah laut di mana tidak tampak daratan. Bagaimana dengan instrumen ini? Apakah pelaut-pelaut Nusantara telah mengenalnya?

Sebuah sumber Italia menginformasikan bahwa Ludovico di Varthema dalam pelayarannya dari Kalimantan ke Jawa tahun 1506 melihat *kompas* digunakan oleh nakhoda kapal yang ditumpanginya. Selain *kompas*, kapal itu mempunyai pula “sebuah peta yang penuh garis-garis melintang dan memanjang”. Mungkin yang dimaksud adalah peta laut. Selanjutnya nakhoda kapal berceritera bahwa jauh di sebelah selatan pulau Jawa terdapat lautan yang besar di mana siang hari

³ Pada masa berkembangnya agama Islam (abad pertengahan), *astrolabe* digunakan untuk mempelajari astronomi, navigasi, survei, penentu waktu shalat, serta menentukan arah shalat. Di Eropa *astrolabe* digunakan oleh ahli nجوم untuk meramalkan nasib seseorang berdasarkan bintang kelahirannya (horoskop). *Astrolabe* kemudian dibuat di Praha pada tahun 1585.

sangat pendek, hanya 4 jam lamanya. Apabila ceritera Varthema itu benar, maka pelayaran di Samudera Indonesia sudah melewati garis subtropik di sebelah selatan. Dengan kata lain, para pelaut Nusantara sudah sampai di daerah lingkaran Kutub Selatan. Persoalannya, apakah para pelaut tersebut sudah membekali dirinya dengan instrumen *kompas* dan *sextant*, atau hanya mengandalkan pengetahuan astronomi?



Kompas memang sudah lama dikenal para pelaut Asia. Instrumen ini ditemukan di Tiongkok pada abad ke-10-11 Masehi, namun pemakai yang pertamanya adalah pelaut-pelaut Arab, Persia, dan India. Belum dapat dipastikan apakah semua kapal di masa lampau dilengkapi dengan instrumen ini. Lepas dari dipakai atau tidak, pelaut-pelaut Nusantara tentu sudah mengenal instrumen ini melalui pelaut-pelaut Arab, Persia, dan India yang

sudah lama berlalu-lalang di perairan Nusantara. Karena itu ketika pelaut Portugis memperlihatkan instrumen tersebut, para pelaut tersebut tidak menunjukkan rasa heran atau takjub.

Kompas adalah alat navigasi untuk mencari arah berupa sebuah panah penunjuk magnetis yang bebas menyelaraskan dirinya dengan medan magnet bumi secara akurat. Kompas memberikan rujukan arah tertentu, sehingga sangat membantu dalam bidang navigasi. Arah mata angin yang ditunjuknya adalah utara, selatan, timur, dan barat. Apabila digunakan bersama-sama dengan jam dan sekstan, maka kompas akan lebih akurat dalam menunjukkan arah. Alat ini membantu perkembangan perdagangan maritim dengan membuat perjalanan jauh lebih aman dan efisien dibandingkan saat manusia masih berpedoman pada kedudukan bintang untuk menentukan arah.

Bagaimana pelaut Nusantara tahu arah ke mana mereka menuju, dan sarana apa yang dapat dijadikan pedoman ketika *kompas* belum ditemukan atau tidak mereka miliki? Kondisi iklim dan geografi Nusantara memungkinkan pelaut-pelaut pribumi menjadikan pulau, gunung, dan tanjung jika berlayar menyusuri pantai. Pada malam hari mereka menggunakan bintang-bintang di langit yang cerah sebagai penentu kedudukan mereka di tengah laut. Ini semua didasarkan pada pengetahuan astronomis pada pelaut-pelaut tersebut. Dengan demikian, instrumen navigasi, seperti *kompas* dan *sextant* kurang diperlukan di perairan Nusantara yang jauh dari kabut dan badai.

Di samping bahaya yang ditimbulkan oleh alam, ada juga bahaya lain yang menyebabkan kapal tenggelam. Perang di laut dan di perairan sungai sering terjadi kala itu. Persaingan dagang dan penguasaan sumberdaya alam yang merupakan barang komoditi pada kala itu yang menjadi pokok persengketaan. Tidak jarang iring-iringan kapal (*eskader*) di antara para pesaing bentrok di jalur pelayaran. Pertempuran laut dapat terjadi sewaktu-waktu apabila saling berhadapan di laut. Karena itulah kapal dagang jarang berlayar sendiri tanpa kawalan dari kapal yang dipersenjatai atau kapal dagang yang bersenjata meriam.

Pertempuran di laut atau di perairan sungai, seringkali terjadi di Nusantara terutama sejak masuknya bangsa-bangsa Eropa. Sebelum itu ada juga pertempuran laut antara pihak penyerbu dan kerajaan lokal. Sebut saja pertempuran laut yang terjadi tahun 1298 Masehi di Laut Jawa perairan Tuban antara pasukan Siṅhasāri dan Kubilai Khan merupakan contoh pertempuran laut. Meskipun jumlahnya cukup kuat, namun armada Kubilai Khan berhasil dipukul mundur kembali ke Tiongkok.

Tahun 1511 di wilayah perairan Melaka terjadi pertempuran laut antara armada Demak di bawah pimpinan Pati Unus melawan armada Portugis yang hendak menduduki bandar Melaka. Dalam pertempuran itu armada Demak berhasil dipukul mundur. Beberapa buah kapal Demak yang oleh orang Portugis disebut *junco* (jung) berhasil ditawan.

Bagaimana pelaut Nusantara tahu arah ke mana mereka menuju, dan sarana apa yang dapat dijadikan pedoman ketika *kompas* belum ditemukan atau tidak mereka miliki? Kondisi iklim dan geografi Nusantara memungkinkan pelaut-pelaut pribumi menjadikan pulau, gunung, dan tanjung jika berlayar menyusuri pantai. Pada malam hari mereka menggunakan bintang-bintang di langit yang cerah sebagai penentu kedudukan mereka di tengah laut. Ini semua didasarkan pada pengetahuan astronomis pada pelaut-pelaut tersebut. Dengan demikian, instrumen navigasi, seperti *kompas* dan *sextant* kurang diperlukan di perairan Nusantara yang jauh dari kabut dan badai.

Di samping bahaya yang ditimbulkan oleh alam, ada juga bahaya lain yang menyebabkan kapal tenggelam. Perang di laut dan di perairan sungai sering terjadi kala itu. Persaingan dagang dan penguasaan sumberdaya alam yang merupakan barang komoditi pada kala itu yang menjadi pokok persengketaan. Tidak jarang iring-iringan kapal (*eskader*) di antara para pesaing bentrok di jalur pelayaran. Pertempuran laut dapat terjadi sewaktu-waktu apabila saling berhadapan di laut. Karena itulah kapal dagang jarang berlayar sendiri tanpa kawalan dari kapal yang dipersenjatai atau kapal dagang yang bersenjata meriam.

Pertempuran di laut atau di perairan sungai, seringkali terjadi di Nusantara terutama sejak masuknya bangsa-bangsa Eropa. Sebelum itu ada juga pertempuran laut antara pihak penyerbu dan kerajaan lokal. Sebut saja pertempuran laut yang terjadi tahun 1298 Masehi di Laut Jawa perairan Tuban antara pasukan Sinhasāri dan Kubilai Khan merupakan contoh pertempuran laut. Meskipun jumlahnya cukup kuat, namun armada Kubilai Khan berhasil dipukul mundur kembali ke Tiongkok.

Tahun 1511 di wilayah perairan Melaka terjadi pertempuran laut antara armada Demak di bawah pimpinan Pati Unus melawan armada Portugis yang hendak menduduki bandar Melaka. Dalam pertempuran itu armada Demak berhasil dipukul mundur. Beberapa buah kapal Demak yang oleh orang Portugis disebut *junco* (jung) berhasil ditawan.

Jung Jawa yang berhasil ditawan ini digambarkan dibangun dengan empat lapis papan lambung yang mampu menahan tembakan meriam Portugis, berbobot sekitar 600 ton dengan ukuran melebihi kapal-kapal perang Portugis. Sebuah berita Portugis menginformasikan kedatangan jung Jawa ketika baru menguasai Melaka:

"Dari kerajaan Jaoa juga datang kapal-kapal junco raksasa (dengan empat tiang layar) ke kota Malaca, yang amat berbeda dibanding gaya kapal-kapal kita, dibuat dari kayu sangat tebal, sehingga bila kayu ini menua maka papan-papan baru dapat dilapiskan kembali di atasnya".

Berdasarkan laporan-laporan catatan harian orang Eropa, diketahui ada dua jenis jung, yaitu jung untuk mengangkut barang yang besar dan jung untuk mengangkut pasukan yang dikhususkan untuk menyerang Melaka. Jung untuk mengangkut barang muatan besar berukuran sekitar 400-500 ton, sedangkan jung untuk mengangkut



Gambar 33. Pertempuran laut antara pendatang dan pribumi

pasukan berbobot mati sekitar 1000 ton. Jung pengangkut pasukan yang dibuat oleh orang Jawa ini papan lambungnya berlapis-lapis supaya tidak mudah tertembus peluru meriam Portugis. Demikian tebalnya dinding lambung, hingga jung Jawa ini dikomentari "...Anunciada sama sekali tidak menyerupai sebuah kapal bila disandingkan dengan jung itu...".

Di samping pertempuran antara pihak pendatang dan pihak pribumi, ada juga pertempuran antara pihak pendatang. Perebutan wilayah penghasil rempah dan jalur pelayaran timur-barat merupakan

Jung Jawa yang berhasil ditawan ini digambarkan dibangun dengan empat lapis papan lambung yang mampu menahan tembakan meriam Portugis, berbobot sekitar 600 ton dengan ukuran melebihi kapal-kapal perang Portugis. Sebuah berita Portugis menginformasikan kedatangan jung Jawa ketika baru menguasai Melaka:

“Dari kerajaan Jaoa juga datang kapal-kapal junco raksasa (dengan empat tiang layar) ke kota Malaca, yang amat berbeda dibanding gaya kapal-kapal kita, dibuat dari kayu sangat tebal, sehingga bila kayu ini menua maka papan-papan baru dapat dilapiskan kembali di atasnya”.

Berdasarkan laporan-laporan catatan harian orang Eropa, diketahui ada dua jenis jung, yaitu jung untuk mengangkut barang yang besar dan jung untuk mengangkut pasukan yang dikhususkan untuk menyerang Melaka. Jung untuk mengangkut barang muatan besar berukuran sekitar 400-500 ton, sedangkan jung untuk mengangkut

pasukan berbobot mati sekitar 1000 ton. Jung pengangkut pasukan yang dibuat oleh orang Jawa ini papan lambungnya berlapis-lapis supaya tidak mudah tertembus peluru meriam Portugis. Demikian tebalnya dinding lambung, hingga jung Jawa ini dikomentari “...Anunciada sama sekali tidak menyerupai sebuah kapal bila disandingkan dengan jung itu...”.



Gambar 33. Pertempuran laut antara pendatang dan pribumi

Di samping pertempuran antara pihak pendatang dan pihak pribumi, ada juga pertempuran antara pihak pendatang. Perebutan wilayah penghasil rempah dan jalur pelayaran timur-barat merupakan

sebab utama seringnya terjadi pertempuran laut. Sebagai contoh, pertempuran antara Portugis dan Belanda pada 26 Desember 1601 di perairan Banten, 1636 di perairan Selat Melaka, dan 1660 di perairan Makassar.

Pertempuran air tidak hanya terjadi di laut lepas saja, di perairan sungai pun terjadi pertempuran. Sejarah Nusantara mencatat beberapa kali pertempuran sungai yang pernah terjadi antara kerajaan pribumi dan pihak kolonial Eropa. Contoh pertempuran seperti ini adalah antara pihak Kerajaan Palembang dengan VOC Belanda pada November 1659⁴, dan antara Kesultanan Palembang-Darussalam dengan Kerajaan Belanda pada tahun 1819 dan tahun 1821⁵.

Tabel 5

Catatan beberapa buah kapal yang tenggelam karena perang

Nama Kapal	Tahun	Keterangan
Tidak diketahui	1407	Salah satu kapal lanun Ch'en Zuyi yang ditenggelamkan oleh Chêng Ho dengan muatan barang-barang hasil rampokan. Tenggelam di perairan Sungai Musi.
Tidak diketahui	1565	Kapal Aceh yang membawa barang berupa emas, perak, dan barang kemasan karam di perairan Aceh ketika perang melawan kapal Portugis <i>Sao Sebastiao</i> di dekat perairan Singapura. Keduanya tenggelam dan sebagian kargonya berhasil diselamatkan.

⁴ Perang yang terjadi ketika keraton masih berada di Palembang Lama, di Kampung 2 Ilir. Ketika itu Palembang masih berbentuk kerajaan yang beragama Islam. Pengaruh Mataram masih kuat.

⁵ Dalam naskah, perang yang terjadi pada tahun 1819 dikenal dengan nama Perang Menteng.

sebab utama seringnya terjadi pertempuran laut. Sebagai contoh, pertempuran antara Portugis dan Belanda pada 26 Desember 1601 di perairan Banten, 1636 di perairan Selat Melaka, dan 1660 di perairan Makassar.

Pertempuran air tidak hanya terjadi di laut lepas saja, di perairan sungai pun terjadi pertempuran. Sejarah Nusantara mencatat beberapa kali pertempuran sungai yang pernah terjadi antara kerajaan pribumi dan pihak kolonial Eropa. Contoh pertempuran seperti ini adalah antara pihak Kerajaan Palembang dengan VOC Belanda pada November 1659⁴, dan antara Kesultanan Palembang-Darussalam dengan Kerajaan Belanda pada tahun 1819 dan tahun 1821⁵.

Tabel 5

Catatan beberapa buah kapal yang tenggelam karena perang

Nama Kapal	Tahun	Keterangan
Tidak diketahui	1407	Salah satu kapal lanun Ch'en Zuyi yang ditenggelamkan oleh Chêng Ho dengan muatan barang-barang hasil rampokan. Tenggelam di perairan Sungai Musi.
Tidak diketahui	1565	Kapal Aceh yang membawa barang berupa emas, perak, dan barang kemasam karam di perairan Aceh ketika perang melawan kapal Portugis <i>Sao Sebastiao</i> di dekat perairan Singapura. Keduanya tenggelam dan sebagian kargonya berhasil diselamatkan.

⁴ Perang yang terjadi ketika keraton masih berada di Palembang Lama, di Kampung 2 Ilir. Ketika itu Palembang masih berbentuk kerajaan yang beragama Islam. Pengaruh Mataram masih kuat.

⁵ Dalam naskah, perang yang terjadi pada tahun 1819 dikenal dengan nama Perang Menteng.

Tidak diketahui	01-01-1578	Beberapa buah kapal Aceh yang bertempur melawan kapal-kapal Portugis di wilayah perairan Aceh.
<i>Coutinho</i>	1583	Kapal Portugis tenggelam di perairan Selat Melaka dalam pertempuran melawan kapal Aceh.
Tidak diketahui	26-12-1601	Pertempuran laut antara Belanda dan Portugis di perairan Banten di mana Portugis kehilangan 5 kapal.
Tidak diketahui	03-07-1629	Tiga buah kapal Aceh tenggelam di perairan Selat Melaka setelah bertempur melawan armada Portugis.
<i>Weirengen</i>	02-06-1636	Kapal <i>VOC</i> bermuatan mata-uang tenggelam dalam pertempuran dengan Portugis di Selat Melaka.
Tidak diketahui	08-06-1660	Kapal Portugis bermuatan emas dan perak tenggelam di perairan pelabuhan Makassar dalam pertempuran laut melawan <i>VOC</i> .
<i>Stompneus</i>	1673	Kapal <i>VOC</i> ditenggelamkan oleh kapal <i>EIC Zante</i> di perairan Jepara, Jawa Tengah.
<i>Walchern dan Oostzanen</i>	06-05-1630	Kapal <i>VOC</i> karam di perairan Jambi setelah berperang melawan kapal Portugis
<i>Wachter</i>	1659	Kapal <i>VOC</i> karam di perairan Sungai Musi dalam pertempuran melawan Kerajaan Palembang.
Tidak diketahui	08-06-1660	Kapal Portugis bermuatan emas dan perak, karam di pelabuhan Makassar setelah bertempur melawan kapal Belanda.

Sumber: Bee, 2000

Faktor lainnya yang tidak kalah berbahayanya adalah faktor kelalaian manusia. Kebakaran dalam kapal, seperti yang terjadi atas kapal *Fame*

Tidak diketahui	01-01-1578	Beberapa buah kapal Aceh yang bertempur melawan kapal-kapal Portugis di wilayah perairan Aceh.
<i>Coutinho</i>	1583	Kapal Portugis tenggelam di perairan Selat Melaka dalam pertempuran melawan kapal Aceh.
Tidak diketahui	26-12-1601	Pertempuran laut antara Belanda dan Portugis di perairan Banten di mana Portugis kehilangan 5 kapal.
Tidak diketahui	03-07-1629	Tiga buah kapal Aceh tenggelam di perairan Selat Melaka setelah bertempur melawan armada Portugis.
<i>Weirengen</i>	02-06-1636	Kapal <i>VOC</i> bermuatan mata-uang tenggelam dalam pertempuran dengan Portugis di Selat Melaka.
Tidak diketahui	08-06-1660	Kapal Portugis bermuatan emas dan perak tenggelam di perairan pelabuhan Makassar dalam pertempuran laut melawan <i>VOC</i> .
<i>Stompneus</i>	1673	Kapal <i>VOC</i> ditenggelamkan oleh kapal <i>EIC Zante</i> di perairan Jepara, Jawa Tengah.
<i>Walchern</i> dan <i>Oostzanen</i>	06-05-1630	Kapal <i>VOC</i> karam di perairan Jambi setelah berperang melawan kapal Portugis
<i>Wachter</i>	1659	Kapal <i>VOC</i> karam di perairan Sungai Musi dalam pertempuran melawan Kerajaan Palembang.
Tidak diketahui	08-06-1660	Kapal Portugis bermuatan emas dan perak, karam di pelabuhan Makassar setelah bertempur melawan kapal Belanda.

Sumber: Bee, 2000

Faktor lainnya yang tidak kalah berbahayanya adalah faktor kelalaian manusia. Kebakaran dalam kapal, seperti yang terjadi atas kapal *Fame*

tahun 1824 di Laut Jawa merupakan salah satu contohnya. Ada juga terbakarnya sebuah kapal karena faktor kesengajaan dengan tujuan untuk mengelakkan diri agar tidak ditawan pihak yang menang perang, seperti dalam kasus kapal-kapal milik Portugis *Alioza de Caruaila*, *Saint Symon*, dan *Erasmus* yang sengaja dibakar pada tanggal 17/18 Agustus 1606 karena kalah perang melawan armada Belanda di perairan Selat Melaka dekat bandar Melaka; dan kapal *Denham* milik Inggris yang sengaja dibakar pada tahun 1758 karena kalah perang melawan armada Perancis di perairan Bengkulu.

Tabel 6

Catatan beberapa kapal yang tenggelam karena kelalaian atau kesengajaan

Nama Kapal	Tahun	Keterangan
<i>Amsterdam</i>	11-01-1597	Kapal Belanda sebelum <i>VOC</i> berdiri, tenggelam setelah terbakar di perairan Pulau Bawean.
<i>Black Lion</i>	25-12-1618	Kapal Inggris tenggelam di perairan Teluk Jakarta setelah terbakar karena kelalaian anak buah kapal.
<i>Bantam</i>	24-03-1627	Kapal <i>VOC</i> tenggelam setelah terbakar di perairan Teluk Jakarta dengan kargonya berupa mata-uang
<i>Vianen</i>	14-11-1629	Kapal <i>VOC</i> yang karam di Selat Sunda setelah terbakar.
<i>Delfshaven</i>	12-11-1633	Kapal <i>VOC</i> tenggelam di perairan Teluk Jakarta setelah meledak dan terbakar akibat kelalaian.
<i>Denham</i>	1758	Kapal Inggris bermuatan mata-uang perak yang sengaja dibakar supaya tidak ditawan Perancis dan akhirnya tenggelam di perairan Bengkulu.
<i>Stich van Utrech</i>	29-01-1677	Kapal <i>VOC</i> karam setelah terbakar di perairan pelabuhan Batavia.

tahun 1824 di Laut Jawa merupakan salah satu contohnya. Ada juga terbakarnya sebuah kapal karena faktor kesengajaan dengan tujuan untuk mengelakkan diri agar tidak ditawan pihak yang menang perang, seperti dalam kasus kapal-kapal milik Portugis *Alioza de Caruaila*, *Saint Symon*, dan *Erasmus* yang sengaja dibakar pada tanggal 17/18 Agustus 1606 karena kalah perang melawan armada Belanda di perairan Selat Melaka dekat bandar Melaka; dan kapal *Denham* milik Inggris yang sengaja dibakar pada tahun 1758 karena kalah perang melawan armada Perancis di perairan Bengkulu.

Tabel 6

Catatan beberapa kapal yang tenggelam karena kelalaian atau kesengajaan

Nama Kapal	Tahun	Keterangan
<i>Amsterdam</i>	11-01-1597	Kapal Belanda sebelum <i>VOC</i> berdiri, tenggelam setelah terbakar di perairan Pulau Bawean.
<i>Black Lion</i>	25-12-1618	Kapal Inggris tenggelam di perairan Teluk Jakarta setelah terbakar karena kelalaian anak buah kapal.
<i>Bantam</i>	24-03-1627	Kapal <i>VOC</i> tenggelam setelah terbakar di perairan Teluk Jakarta dengan kargonya berupa mata-uang
<i>Vianen</i>	14-11-1629	Kapal <i>VOC</i> yang karam di Selat Sunda setelah terbakar.
<i>Delfshaven</i>	12-11-1633	Kapal <i>VOC</i> tenggelam di perairan Teluk Jakarta setelah meledak dan terbakar akibat kelalaian.
<i>Denham</i>	1758	Kapal Inggris bermuatan mata-uang perak yang sengaja dibakar supaya tidak ditawan Perancis dan akhirnya tenggelam di perairan Bengkulu.
<i>Stich van Utrecht</i>	29-01-1677	Kapal <i>VOC</i> karam setelah terbakar di perairan pelabuhan Batavia.

<i>Zijpe</i>	1690	Kapal VOC karam di perairan Teluk Jakarta setelah meledak dan terbakar.
<i>Hilversbeek</i>	28-06-1741	Kapal Belanda meledak dan terbakar di perairan Flores.
<i>Nieuw Vijvervreugd</i>	1746	Kapal Belanda meledak dan tenggelam di perairan Teluk Jakarta.
<i>Maarsseveen</i>	1748	Kapal Belanda bermuatan emas meledak dan terbakar, kemudian tenggelam di perairan Selayar.
<i>Fame</i>	02-02-1824	Kapal Inggris karam setelah terbakar di perairan Bengkulu dalam pelayarannya menuju Inggris. Muatannya barang-barang koleksi Raffles yang berupa buku-buku, emas, dan barang seni hadiah dari sultan-sultan Jawa.
<i>Robertus Hendrikus</i>	10-06-1856	Kapal Belanda bermuatan mata-uang kerajaan senilai £ 80.000,- dan timah, tenggelam setelah terbakar di perairan Teluk Jakarta.

Sumber: Bee, 2003

Masih banyak lagi kapal asing maupun lokal yang tenggelam di perairan Nusantara karena berbagai sebab. Di belahan barat Nusantara di sekitar Selat Melaka, Selat Gelasa, dan Selat Karimata kebanyakan tenggelam karena menabrak terumbu karang atau batu-batu di pulau sekitar Bangka dan Belitung.

***Encék Minah jadi penari,
Rambut panjang ikal berombak.
Pelaut Melayu dikenal berani,
Arungi laut menerjang ombak.***

Bagian Empat
Kesinambungan Budaya
Maritim Pasca Śrīwijaya

PERAIRAN BANGKA DALAM SEJARAH PERKEMBANGAN NAVIGASI

Aryandini Novita

Sumber-sumber tertulis (sejarah) yang merupakan catatan harian dari orang-orang Tionghoa, Arab, India, dan Persia menginformasikan pada kita bahwa tumbuh dan berkembangnya pelayaran dan perdagangan melalui laut antara Teluk Persia dengan Tiongkok sejak abad ke-7 Masehi atau abad ke-1 Hijriah, disebabkan oleh dorongan pertumbuhan dan perkembangan emperium-emperium besar di ujung barat dan ujung timur benua Asia. Di ujung barat terdapat emperium muslim di bawah kekuasaan Khalifah Bani Umayyah (660-749 Masehi) dan kemudian Bani Abbasiyah (750-870 Masehi) (Hourani, 1951: 61-62), serta di ujung timur Asia terdapat kekaisaran Tiongkok di bawah kekuasaan Dinasti T'ang (618-907 Masehi) (Tjandrasasmita, 1978: 143). Bisa jadi kedua emperium itu yang mendorong majunya pelayaran dan perdagangan Asia, namun tidak bisa dilupakan peranan Śrīwijaya sebagai sebuah emperium yang menguasai Selat Melaka pada abad ke-7-11 Masehi. Śrīwijaya merupakan kerajaan maritim yang menitikberatkan pada pengembangan pelayaran dan perdagangan.

Wilayah Nusantara menjadi bagian dari jaringan perdagangan maritim sangat erat hubungannya dengan sumberdaya alam yang banyak dihasilkan di wilayah ini. Berdasarkan hal tersebut, saudagar-saudagar asing termotivasi untuk memperoleh komoditas sedekat mungkin dengan sumbernya. Berdasarkan data sejarah, jalur pelayaran di wilayah perairan Nusantara bagian barat yang paling sering dilayari adalah Selat Malaka, Selat Bangka, Selat Gelasa serta Selat Karimata. Dalam pelayarannya tidak jarang kapal-kapal dagang tersebut diserang oleh perompak. Berita-berita Tionghoa dan Arab cukup banyak menuliskan bahwa laut antara Pulau Batam dan Bangka sering terjadi gangguan perompak. Selain itu di perairan tersebut relatif lebih dangkal dibanding kawasan perairan lainnya (Atmodjo, 2000: 3).

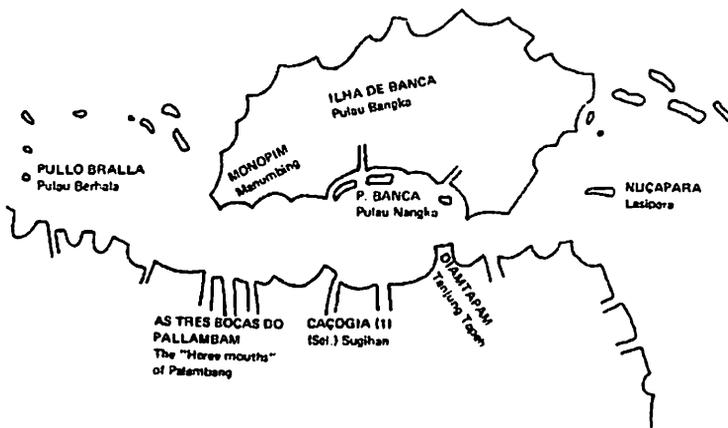
Sebagaimana diketahui Selat Bangka merupakan salah satu jalur perlintasan kapal-kapal yang berlayar dari arah Selat Malaka maupun Laut Tiongkok Selatan menuju Laut Jawa hingga kawasan timur Nusantara, demikian juga sebaliknya. Kapal-kapal niaga yang melintas di Selat Bangka dalam perjalanannya menyinggahi pelabuhan Śrīwijaya di Palembang. Apabila tidak singgah di Śrīwijaya, maka jalur yang dilalui adalah Selat Gelasa atau Selat Karimata.

Beberapa sumber tertulis yang menyebutkan nama Bangka didapatkan dari India yang berasal dari masa sebelum Śrīwijaya. Dalam Kitab *Milindapañca* dan *Mahāniddeśa*, sebuah karya sastra Buddha pada abad ke-3 Masehi disebutkan sejumlah wilayah di Nusantara antara lain *Suwarnabhūmi*, *Wangka* dan *Java*. Menurut L-Ch. Damais, nama-nama tersebut adalah Sumatra, Bangka, dan Jawa (Soeroso, 1998: 24).

Sumber lain yang menceritakan tentang pemukiman di Pulau Bangka adalah Berita Tionghoa yang ditulis oleh *K'ang T'ai* dan *Wan Chen* yang berasal dari masa Dinasti Wu (222-280 Masehi) (Wolters, 1974: 52-53). Dalam sumber tersebut diberitakan adanya sebuah kerajaan yang terletak di sebelah selatan *Chu-chih* yaitu Kerajaan *Ko-ying*. Perjalanan dari *Chu-chih* ke *Ko-ying* memakan waktu sekitar 1 bulan. Selanjutnya disebutkan bahwa di sebelah selatan *Ko-ying* terdapat sebuah teluk bernama *Wen* dan di teluk tersebut ada *Chou* (=pulau) yang disebut *P'u-lei*. Penduduk *P'u-lei* berkulit hitam kelam, bergigi putih, dan bermata merah. Hasil dari *P'u-lei* antara lain unggas, babi serta buah-buahan kebun. Hasil bumi tersebut kemudian ditukarkan dengan bijih logam (besi) oleh para saudagar. O.W Wolters mengidentifikasi Kerajaan *Ko-ying* sebagai cikal bakal Kadātuan Śrīwijaya (1974: 52-55) Berdasarkan keletakannya yang berada di sebelah selatan *Ko-ying* dan adanya pertukaran bijih logam (besi) dengan hasil sumberdaya alam yang ada di *P'u-lei*, diperkirakan bahwa *P'u-lei* adalah Pulau Bangka (Soeroso, 1998: 24).

Dalam perkembangan berikutnya Pulau Bangka kemudian menjadi salah satu wilayah Kadātuan Śrīwijaya yang dibuktikan dengan

ditemukannya prasasti kadātuan tersebut di Situs Kota Kapur. Prasasti tersebut seperti umumnya prasasti-prasasti Śrīwijaya lainnya merupakan prasasti persumpahan yang isinya berupa peringatan terhadap siapa-siapa saja yang tidak tunduk kepada Śrīwijaya maka akan ditumpas.



Gambar 34. Situasi perairan Bangka berdasarkan peta buatan Fransisco Rodrigues tahun 1512

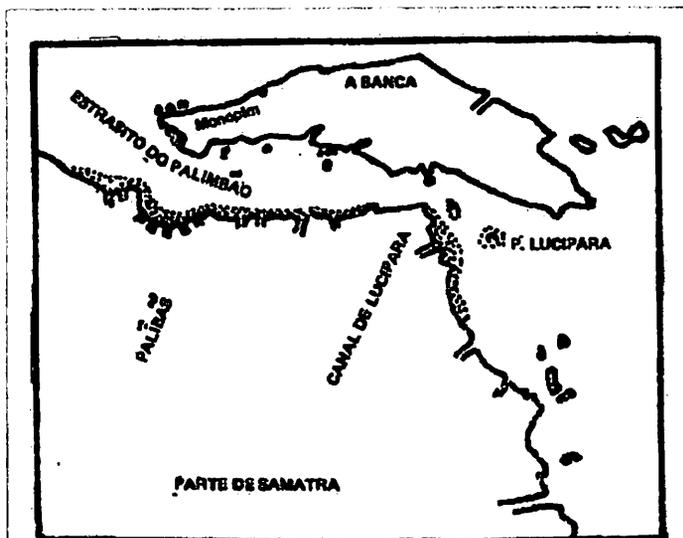
Secara geografis Pulau Bangka berada di antara dua lautan besar, yaitu Laut Tiongkok Selatan di bagian utara/timur-laut dan Laut Jawa di bagian selatari/tenggara. Sedangkan di bagian barat terdapat Selat Bangka yang memisahkan Pulau Bangka dengan Pulau Sumatra, serta di bagian timur terdapat Selat Gelasa (Gaspar) yang memisahkannya dengan Pulau Belitung.

Berdasarkan keletakannya tersebut terlihat bahwa posisi Pulau Bangka berada di perlintasan kapal-kapal niaga yang berlayar dari arah Selat Melaka maupun Laut Tiongkok Selatan menuju kota-kota pelabuhan di pantai utara Jawa hingga kawasan timur Nusantara.

Demikian juga sebaliknya ketika kapal-kapal tersebut berlayar kembali ke Selat Melaka atau Laut Tiongkok Selatan, mereka akan melintasi perairan Bangka (Selat Gelasa dan Selat Bangka).

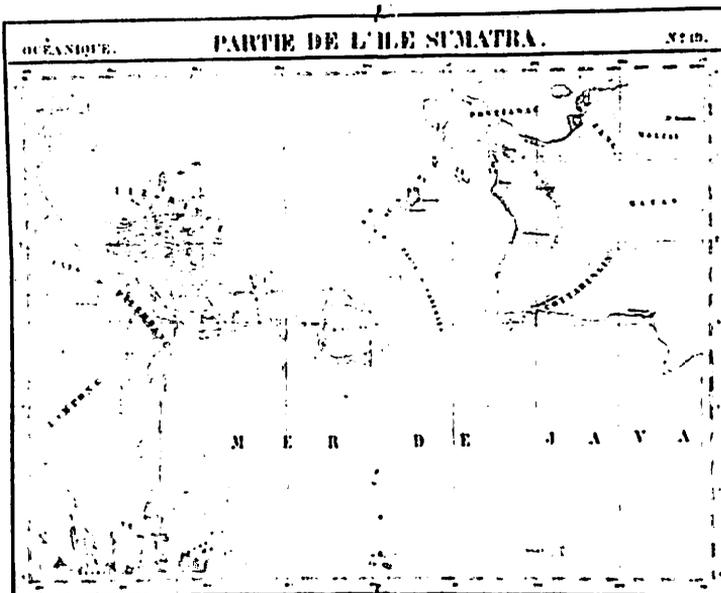
Di Selat Bangka terdapat perairan dangkal terutama di daerah yang lebih dekat dengan Pulau Sumatra, sedangkan gosong pasir dan karang banyak terdapat di bagian utaranya. Selat Gelasa, merupakan wilayah perairan yang sempit dimana banyak terdapat pulau kecil. Selain itu di selat ini juga banyak terdapat gosong pasir dan karang. Keadaan Selat Karimata secara umum lebih lebar dari pada dua selat sebelumnya, tetapi selat ini banyak terdapat gosong pasir dan karang.

Kondisi fisik perairan Selat Bangka telah dicatat oleh pelaut-pelaut Portugis pada abad ke-16 Masehi dalam *Roteiros* yang merupakan buku panduan pelayaran. Digambarkan bahwa perairan Selat Bangka yang lebih dekat dengan Pulau Sumatra cenderung lebih dangkal dan berlumpur, sedangkan perairan yang lebih dekat dengan Pulau Bangka banyak terdapat gosong pasir dan karang (Manguin, 1984: 18).



Gambar 35 Situasi perairan Bangka berdasarkan peta buatan Andre Parreira dos Reis tahun 1654

Kondisi fisik perairan Selat Bangka ditambah keterbatasan teknologi navigasi pelayaran pada masa lalu dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan laut yang mengakibatkan kapal kandas di lumpur atau gosong pasir atau tenggelam karena menabrak karang. Kegiatan survei terhadap situs-situs kapal tenggelam yang telah dilaksanakan oleh Balai Arkeologi Palembang dilakukan di perairan Pulau Nangka dan perairan Tanjung Kelian. Secara keseluruhan kapal-kapal tersebut merupakan kapal besi yang berasal dari abad ke-20 Masehi. Pada survei di perairan Pulau Nangka, jenis dan nama kapal serta penyebab tenggelamnya kapal belum dapat diketahui, sedangkan pada survei di perairan Tanjung Kelian, jenis kapal berupa kapal penjelajah bernama *Ashigara* yang tenggelam karena serangan torpedo oleh kapal selam sekutu pada Perang Dunia II (Sudaryadi, 2009: 3-4).



Gambar 36. Situasi perairan Bangka tahun 1852

Pada awalnya pelaut-pelaut masa lalu ketika melintasi perairan Selat Bangka memanfaatkan bintang alam sebagai rambu-rambu

naviagasinya. Berita Tionghoa *Shun-feng hsiang-sung* dari abad ke-15 Masehi menjelaskan bahwa penanda kapal-kapal yang berlayar dari arah utara menuju Laut Jawa atau sebaliknya telah memasuki Selat Bangka adalah Bukit Menumbing, yang terletak di sebuah tanjung di pantai barat Pulau Bangka (Wolters, 1979: 34-35). Dalam 'roteiros', selain menggambarkan kondisi Selat Bangka, digambarkan juga tiga titik yang merupakan penanda jika kapal telah memasuki Selat Bangka, yaitu Bukit Menumbing, Pulau Nangka, dan Tanjung Berani. Dalam catatan perjalanan Tomè Pires (1512-1515) disebut juga Pulau Lucipara, yang terletak di bagian akhir selat Bangka (mulut selat bagian selatan/tenggara), yang merupakan titik penanda untuk kapal-kapal yang berlayar menuju Kerajaan Sunda, Kepulauan Mandalika, Pelabuhan Jepara, dan Kepulauan Maluku (Cortese, 1944: 157).



Gambar 37. Situasi perairan Bangka berdasarkan peta topografi diterbitkan oleh US Army Map Service tahun 1955

Dalam perkembangan berikutnya baru pada akhir abad ke-19 Masehi bentang alam tersebut mulai digantikan oleh mercusuar. Secara umum mercusuar merupakan bagian dari navigasi laut. Dalam navigasi laut, mercusuar berfungsi sebagai rambu-rambu untuk menandai

kondisi suatu wilayah perairan. Keberadaan mercusuar diperlukan untuk mengarahkan posisi kapal dengan mengikuti batas terluar dari cahaya lampu suar yang merupakan jarak aman dari karang, tempat-tempat yang dangkal atau kawasan perairan yang sempit. Selain itu mercusuar juga ditempatkan pada lokasi dimana sebuah kapal harus menentukan arah pelayarannya. Secara umum mercusuar merupakan bagian dari kelompok bangunan yang berfungsi sebagai kantor dan tempat tinggal dengan segala kelengkapannya dan dikelilingi oleh pagar tembok. Keempat mercusuar tersebut adalah Tanjung Kelian, Pulau Pelepas, Pulau Besar, dan Pulau Maspari (Lucipara).

Mercusuar Tanjung Kelian dibangun pada tahun 1862, secara

administrasi terletak di Kecamatan Muntok, Kabupaten Bangka Barat. Mercusuar ini berfungsi untuk menandakan bahwa kapal-kapal yang berlayar dari arah utara akan memasuki Selat Bangka. Nakhoda agar berhati-hati karena di pantai Bangka banyak terdapat karang, sedangkan di pantai Sumatra banyak terdapat lumpur. Mercusuar ini terletak di sebuah tanjung yang berhadapan langsung dengan muara Sungai



Gambar 38. Mercusuar Tanjung Kelian

Musi, berjarak sekitar 6 km sebelah barat-daya Kota Muntok. Mercusuar Tanjung Kelian berdenah lingkaran dan terbuat dari bahan bata.

Mercusuar Pulau Pelepas terletak di wilayah administrasi Kecamatan Sungai Selan, Kabupaten Bangka Tengah. Berfungsi untuk memandu kapal-kapal untuk berbelok ke kanan ketika melintas



Gambar 39. Mercusuar Pulau Pelepas



Gambar 40. Mercusuar Pulau Besar

di Selat Bangka menuju Laut Jawa. Mercusuar ini terletak di sebuah pulau yang berada di bagian timur selat. Tahun pendirian mercusuar ini tidak diketahui tetapi pada dinding mercusuar terdapat prasasti perbaikan mercusuar yang berangkat tahun 1893. Bangunan mercusuar berdenah segi 12 terbuat dari bahan logam.

Mercusuar Pulau Besar secara administrasi termasuk dalam wilayah Kabupaten Bangka Selatan. Terletak di sebuah pulau yang berseberangan dengan sebuah tanjung sekitar 3 km sebelah tenggara Desa Betumpang. Mercusuar ini berfungsi untuk memandu kapal-kapal yang melintasi bagian sempit dari Selat Bangka. Didirikan pada tahun 1889 dan berdenah segi delapan. Bentuk umum mercusuar ini berupa rangka besi.

Mercusuar Pulau Maspari terletak di sebuah pulau yang berjarak sekitar 15 km dari Tanjung Kait, Kabupaten Ogan Komering Ilir, Provinsi Sumatra Selatan. Mercusuar ini berfungsi untuk menandakan bahwa kapal-kapal telah memasuki Laut Jawa atau sebaliknya sebagai penanda bahwa kapal-kapal yang berlayar dari

Laut Jawa telah memasuki Selat Bangka. Masa dibangunnya tidak diketahui, dan bentuk bangunannya berupa kerangka besi.

Secara keseluruhan mercusuar-mercusuar tersebut dibangun pada akhir abad ke-19 Masehi, terbuat dari bahan dan bentuk yang berbeda-beda. Jika dilihat dari fungsinya keempat mercusuar di perairan Selat Bangka ini memiliki fungsi yang berbeda pula sesuai dengan kondisi fisik dimana mercusuar tersebut ditempatkan. Dalam navigasi laut, mercusuar berfungsi sebagai rambu-rambu untuk menandai kondisi suatu wilayah perairan. Keberadaan mercusuar diperlukan untuk mengarahkan posisi kapal dengan mengikuti batas terluar dari cahaya lampu suar yang merupakan jarak aman dari tempat-tempat yang berbahaya untuk pelayaran.

***Perairan Bangka banyak karang,
Nakhoda mabok kapal tenggelam.
Sadarlah mulai dari sekarang,
Agar kebaharian tidak kelam.***

PEMUKIMAN MASYARAKAT UPANG,
KECAMATAN MAKARTI JAYA, KABUPATEN BANYUASIN,
PROVINSI SUMATERA SELATAN

Sondang M. Siregar
Kristintantina Indriastuti

A. Pendahuluan

Arkeologi permukiman adalah bagian dari disiplin arkeologi yang mengkhhususkan atau memusatkan perhatian pada persebaran okupasi dan kegiatan manusia, serta hubungan-hubungan di dalam satuan-satuan ruang, dengan tujuan memahami sistem teknologi, sosial, dan ideologi dari masyarakat. Untuk menganalisis pola persebaran dan hubungan suatu permukiman dapat dibagi kedalam tingkat mikro, semi mikro, dan makro. Telaah tingkat mikro mempelajari hubungan antar ruang dalam suatu unit bangunan. Tingkat semi mikro mempelajari hubungan antar ruang dalam suatu komunitas (situs). Tingkat makro mempelajari hubungan antar situs yang meliputi beberapa komunitas (Clarke, 1977: 11-16; Mundarjito, 1995: 25).

Dalam perkembangannya suatu permukiman manusia tidak saja digunakan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia, tetapi permukiman juga dapat menunjukkan identitas dari suatu masyarakat dengan latar budaya dan lingkungan di mana mereka berasal atau berada. Kearifan manusia dalam menentukan daerah permukiman mereka didasarkan atas pertimbangan seperti pertimbangan keamanan, pemanfaatan sumberdaya alam, pertimbangan faktor geografis dan sebagainya. Beberapa pendekatan dalam menentukan permukiman salah satunya pendekatan permukiman (*settlement approach*) dengan memberikan perhatian pada perubahan dari studi artefaktual dan situs secara individual menjadi studi atas wilayah

kebudayaan antar situs dan antar wilayah regional (Hole and Heizer, 1973: 355).

Dalam kaitannya dengan pemahaman pemukiman tersebut di atas, pada tulisan ini akan dibahas pemukiman yang didirikan oleh suatu komunitas masyarakat di tepian Sungai Musi di Desa Upang,



Gambar 41. Rumah di atas air, Desa Upang

Kecamatan Makarti Jaya, Kabupaten Banyuasin, Provinsi Sumatra Selatan. Desa Upang merupakan suatu pemukiman yang sangat menarik oleh karena kawasan ini merupakan kawasan berawa-rawa dengan tanah endapan atau gambut. Menarik sekali dengan kondisi daerah yang sangat kurang

menjanjikan apalagi persediaan air tawar sangat sulit diperoleh telah dirambah oleh sebagian masyarakat yang secara ekonomi tidak netral yang merupakan daerah pertukaran ataupun transit. Dengan anggapan tersebut tentunya daerah Upang yang secara geografis sangat potensial sebagai daerah transit sementara menimbulkan suatu permasalahan bagaimanakah peran Desa Upang pada saat ini dalam kaitannya dengan fungsi pemukiman masyarakat mereka dalam konteks perdagangan masa sekarang antar wilayah.

Sampai sejauh ini pemahaman tentang pemukiman masyarakat di Desa Upang hanya memberikan gambaran tentang bentuk rumah yang didirikan di atas tonggak-tonggak kayu di tepian Sungai Musi. Namun melihat dari keletakaan desa ini sangat potensial sebagai daerah transit dan persinggahan. Berdasarkan data tersebut, dalam kaitannya dengan pemukiman masyarakat pendukungnya kita hubungkan dengan definisi situs pemukiman yang dikemukakan

Subroto adalah situs pemukiman merupakan tempat manusia bertempat tinggal menetap untuk waktu yang lama dan melakukan aktivitasnya sehari-hari (Subroto, 1983: 176). Pemukiman di kawasan ini tentunya mempertimbangkan strategi dan alasan-alasan mendasar yang mempengaruhi pemilihan tempat pemukiman mereka. Suatu pandangan terhadap pola sebaran benda arkeologi dalam suatu ruang mencerminkan perilaku masyarakat pendukungnya di masa lalu. Dengan pendekatan teori dan pengkajian melalui data-data etnografis diharapkan dapat memberikan gambaran tentang pemukiman masyarakat di Desa Upang dalam hubungannya dengan perdagangan antarbangsa di sepanjang Sungai Musi sampai pantai timur Sumatra.

Palembang telah dikenali sebagai sebuah kota pelabuhan diketahui sejak sekitar pertengahan abad ke-7 Masehi, yaitu pada masa Śrīwijaya. Dimulai dari dibinanya sebuah perkampungan yang kemudian tumbuh menjadi besar dengan jumlah penduduk yang agak besar (Boechari, 1986; 1989)⁶. Sebagai sebuah kota, masyarakat di kota ini telah mengenal perdagangan jarak jauh. Bukti-bukti arkeologi yang ditemukan di bekas kota Śrīwijaya menunjukkan bahwa Śrīwijaya telah menjalin hubungan dagang dengan tempat lain yang jaraknya cukup jauh. Bukti-bukti tersebut antara lain berupa barang-barang keramik dan manik-manik batu karnelian. Demikian juga berita Arab, India, dan Tiongkok banyak menyebutkan hubungan Śrīwijaya dengan negara lain.

Komoditi yang diperdagangkan di Śrīwijaya sangat beragam. Mata uang yang digunakan dalam kegiatan ini adalah matauang Tiongkok yang di Indonesia dikenal dengan nama *kepeng*. Barang-barang yang dibawa oleh para pedagang Tionghoa, antara lain manik-manik kaca berbagai warna, barang pecah belah warna hijau dan putih, *copper caldrons*, kain katun, sutra tipis dari berbagai warna,

⁶ Berdasarkan isi prasasti Kedukan Bukit, Śrīwijaya dibangun pada tanggal 16 Juni 682 Masehi oleh Dapunta Hyang Śrījayanāsa (Boechari, 1986, "New Investigations on the Kedukan Bukit Inscription", dalam Untuk Bapak Guru. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional; 1989, "Hari Jadi Kota Palembang Berdasarkan Prasasti Kedukan Bukit". Makalah dalam Seminar Harijadi Kota Palembang yang ke-1307. Palembang, 17 Juni 1989).

sutra berkembang, tembikar besar dan kecil, serta *kepeng* tembaga (Groeneveldt, 1960: 75). Sementara itu, dari pelabuhan Śrīwijaya (Palembang) dibawa hasil-hasil bumi dan tambang dari kawasan pedalaman di hulu Musi dan anak-anak sungainya, serta daerah lain di Sumatra.

Orang-orang *Ta-shi* (=Arab), menurut laporan Chau-ju-kua, membawa barang hasil utama negaranya berupa bahan wewangian (kemenyan, air mawar, dan gardenia), kain, bahkan juga pedang, untuk dijual di Śrīwijaya. Barang-barang mahal jenis perhiasan seperti mutiara, koral, dan bermacam-macam permata (Hirth dan Rockhill, 1966: 114-116). Barang-barang mahal jenis perhiasan juga didatangkan dari negara-negara lainnya di Asia Barat. Dikatakan bahwa orang-orang Han (Tiongkok) sangat mengagumi barang-barang kaca dalam bentuk batu-batu permata imitasi dan perhiasan kaca aneka warna yang dihasilkan oleh kilang-kilang di Aleksandria, Tyre, dan Sidon. Permata-permata Mediterranean sangat dikagumi, sehingga kilang permata imitasi sengaja dibuat di Virapatnam (pantai Koromandel) pada paroh pertama abad ke-1 Masehi (Wolters, 1974: 41).

Śrīwijaya dapat dikatakan sebagai sebuah negara yang sebagian besar penghasilannya dari perdagangan dan cukai. Selain sebagai negara pengimport, negara ini juga sebagai negara pengeksport. Banyak macam komoditi eksport dari Śrīwijaya. Ke negeri Arab, Śrīwijaya mengeksport hasil hutan (kayu gaharu, cendana, sapan, kemenyan, kapur barus, *ebony*, dan gading gajah), hasil tambang (timah dan emas), dan hasil bumi (rempah-rempah). Ke Tiongkok, Śrīwijaya mengeksport hasil hutan (gading gajah, cula badak, kemenyan, dan kapur barus), hasil tambang/logam (emas dan perak), hasil kilang (cincin kristal, gelas, kain katun, air mawar, gula putih, obat-obatan, dan wangi-wangian), dan hasil bumi (buah-buahan dan bumbu-bumbuan) (Leur, 1960: 342-343).

Tidak semua barang-barang ini dihasilkan dari Śrīwijaya. Dapat juga barang-barang ini diproduksi di negara lain atau tempat lain di Nusantara dan di Śrīwijaya barang-barang tersebut diperdagangkan.

Sebuah berita Tionghoa menyebutkan bahwa Śrīwijaya mempunyai 14 kota/pelabuhan dagang (Ferrand, 1922: 239). Di samping itu, kota Śrīwijaya sendiri juga banyak dikunjungi para pedagang dari berbagai bangsa. Seorang Arab Ibnu Faqih yang mengunjungi Śrīwijaya tahun 902 menyebutkan bahwa "*Kota Śrībuza dikunjungi berbagai bangsa. Di pelabuhan Śrībuza kita dapat mendengar berbagai bahasa, seperti Arab, Persia, Cina, India, dan Yunani, di samping bahasa penduduk aslinya sendiri*" (Ferrand, 1922: 56-57).

Eksport keramik dari Tiongkok secara besar-besaran dilakukan pada masa Dinasti T'ang (abad ke-8-10 Masehi). Tiongkok mengeksport barang-barang itu ke segala penjuru. Di Indonesia keramik jenis ini banyak ditemukan di beberapa tempat yang sezaman dengan masa dinasti itu berkuasa di Tiongkok, tidak terkecuali Śrīwijaya. Keramik T'ang yang dikenal dengan nama *Olive Green Ware* atau *Olive Green Jar* banyak ditemukan di wilayah Palembang, terutama di situs-situs Ladangsirap, Kambang Unglen, Talang Kikim, dan Bukit Siguntang.

Dalam Chau Ju-kua disebutkan tentang perdagangan di Śrīwijaya: "*Pedagang-pedagang asing yang berkumpul di negara ini menukarkan barang (lokal) dengan emas, perak, porselen (keramik), sutra ...*". Jalur sutra pada abad ke-10 Masehi merupakan jalur yang sangat penting untuk hubungan timbal balik, baik dalam segi perdagangan, kebudayaan, agama, maupun ilmu pengetahuan. Barang-barang keramik yang populer diperdagangkan di Śrīwijaya dari Tiongkok salah satunya adalah "porselen putih" atau dikenali juga barang-barang "*Dehua*" abad ke-10-13 Masehi.

Dalam berita Tionghoa tertua disebutkan tentang sebuah kerajaan bernama *Gantouli* yang diduga Śrīwijaya. Negara ini merupakan pusat perdagangan terpenting antara Asia Tenggara dengan Tiongkok. Pada masa itu Tiongkok mengeksport barang komoditi utamanya yang berupa keramik. Barang-barang keramik terbuat dari bahan porselen maupun bahan batuan merupakan salah satu mata dagangan yang lazim dimuat oleh kapal-kapal Tiongkok

dalam jalur perdagangan antara Tiongkok dan Arab melalui Śrīwijaya⁷. Keberadaan keramik di Palembang terutama merupakan hasil hubungan perdagangan, walaupun tidak tertutup kemungkinan sebagai barang bawaan atau upeti dan hadiah. Hubungan erat antara Śrīwijaya dengan istana Kaisar Tiongkok merupakan salah satu ciri sejarahnya. Demikian baiknya kedudukan Śrīwijaya dalam perdagangan dengan Tiongkok, hingga melalui perutusannya *dātu* Śrīwijaya dapat mengusulkan agar para pejabat perdagangan Tiongkok di Guangzhou mengubah sikap yang mereka rasakan merugikan terhadap perdagangan Śrīwijaya.

Berdasarkan tinggalan budaya yang ditemukan di kota Palembang, dapat diketahui identitas pedagang atau pelancong dari negeri lain yang datang ke Śrīwijaya. Pada sekitar abad ke-7-13 Masehi, lokasi ibukota Śrīwijaya masih berada di Palembang yang pada zaman itu menurut berita Tionghoa bernama *Shih-li-fo-shih*⁸. Setelah abad ke-13 Masehi, ibukota Śrīwijaya sudah berpindah ke Jambi. Sementara itu Palembang yang pernah menjadi ibukota Śrīwijaya masih berada di bawah kekuasaannya dan bernama *Pa Lin Fong* seperti yang disebutkan dalam kronik *Chu-fan-chi*. "*Pa Lin Fong* adalah salah satu bawahan *San Fo Ji*" (Hirth dan Rockhill, 1966).

⁷ Sejarah perdagangan keramik dimulai pada abad ke-7 Masehi dan mencapai puncaknya pada abad ke-10-16 Masehi. Pada waktu itu inovasi pengembangan teknologi barang dari tanah liat ini sudah demikian maju. Mereka menerapkan teknik pembakaran suhu tinggi, membangun tungku-tungku, mengembangkan teknik pengglasiran dan pewarnaan untuk melapisi permukaan, sehingga berhasil melakukan produk secara besar-besaran. Banyaknya barangan keramik di negeri asalnya Tiongkok memungkinkan untuk diekspor secara besar-besaran keluar dari Tiongkok ke berbagai penjuru dunia. Akhirnya pengetahuan mengenai teknologi ini tersebar ke negeri lain seperti Thailand, Jepang, Korea, Vietnam, bahkan ke Nusantara

⁸ I tsing ketika menceritakan lokasi Shih-li-fo-shih agaknya sedang berada di luar Śrīwijaya, karena jika dihitung berdasarkan "jam matahari" (soltice), Shih-li-fo-shih tidak terletak di Palembang sekarang. Lokasi yang terdekat terletak di 2° 53' 57,24" LS, berarti lokasi ini berada di sebelah utara Palembang sekarang (di sekitar Upang dan Sungsang). Tetapi, jika diukur berdasarkan musim, kemungkinan letak Shih-li-fo-shih yang terdekat dengan Palembang berada di sekitar Kuala Tungkal (Tanjung Jabung, Jambi) pada titik koordinat 0° 57' 59,52" LS. Hal ini agaknya sesuai dengan pendapat Boechari, I tsing menulis catatannya tentang gnomon saat ia berada di suatu wilayah Shih-li-fo-shih, bukan di ibukota Shih-li-fo-shih (Boechari 1989, "Hari Jadi Kota Palembang Berdasarkan Prasasti Kedukan Bukit". Makalah dalam Seminar Harijadi Kota Palembang yang ke-1307. Palembang, 17 Juni 1989: 19-40; Eadhiey Laksito Hapsoro, 1989, "Shih-li-fo-shih siang hari", dalam Pertemuan Ilmiah Arkeologi V (III Metode dan Teori), hlm. 32-47. Jakarta: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia).

B. Upang di dalam Prasasti Kedukan Bukit

Transkripsi Prasasti Kedukan Bukit

1. *swasti śrī śakawaṣātīta 604 ekādaśī śu-*
2. *klapakṣa wulan waiśākha ḍapunta hiyaṃ nāyik di*
3. *sāmwaṃ mañalap siddhayātra di saptamī śuklapakṣa*
4. *wulan jyeṣṭha ḍapunta hiyaṃ marlapas dari mināna*
5. *tāmwaṃ mamāwa yaṃ wala dua lakṣa dañan kośa*
6. *dua ratus cāra di samwaṃ dañan jālan sariwu*
7. *tu rātus sapulu dua wañakña dātamaṃ di mata yap*
8. *sukhacitta di pañcamī śuklapakṣa wulan ...*
9. *langhu mudita dātamaṃ marwuāt wanua ...*
10. *śrīwijaya jaya siddhayātra subhikṣa ...*

Boechari menterjemahkan prasasti Kedukan Bukit sebagai berikut:

1. selamat! tahun śaka telah lewat 604, pada hari kesebelas
2. paro-terang bulan waiśākha dapunta hiyaṃ naik di
3. perahu "mengambil *siddhayātra*". pada hari ketujuh paro-terang
4. bulan jyestha dapunta hiyaṃ bertolak dari mināna
5. sambil membawa dua laksa tentara dengan perbekalan
6. sebanyak dua ratus (peti) berjalan dengan perahu dan yang berjalan kaki sebanyak seribu
7. tiga ratus dua belas datang di mukha --p-
8. dengan sukacita. Pada hari ke lima paro-terang bulan āsādha
9. dengan cepat dan penuh kegembiraan datang membuat *wanua*
10. śrīwijaya. menang, perjalanan berhasil dan menjadi makmur senantiasa

Berdasarkan intepetasi Boechari diketahui bahwa Dapunta Hiyaṃ berangkat dari Minaña dengan menggunakan perahu menuju ke Mukha Upan. Dapunta Hiyaṃ berangkat dari Minaña dengan dua laksa tentara untuk "mengambil *siddhayātra*". Maksudnya Dapunta Hiyaṃ

berangkat dari Minaña untuk melakukan perjalanan suci dalam rangka memperingati hari Waisak dan juga berdoa untuk keberhasilan ekspedisinya. Selanjutnya ia melaksanakan ekspedisinya dengan menguasai Mukha Upaṅ. Mukha Upaṅ diperkirakan adalah Desa Upang yang berada 45 kilometer sebelah timur dari Palembang. Hal ini dipertegas dengan adanya kalimat yang menyebut *wanua* tersebut yaitu *langhu mudita dāta marwuat wanua...* "*langhu*" berarti ringan atau cepat, sedangkan "*mudita*" adalah mudik. Jadi Boechari menterjemahkan "pada hari ke-5 bulan *Āsāda* dengan cepat sambil berlayar (ke) mudik, maksudnya dari Mukha Upaṅ, Dapunta Hiyāṅ selanjutnya mudik ke arah hulu dari Upang yaitu Palembang.

Tim Ekspedisi Śrīwijaya tahun 2010 melaksanakan survei di lokasi Upang dan menemukan permukiman penduduk yang berada di tepi Sungai Upang. Sungai Upang merupakan anak Sungai Musi yang bermuara ke Selat Bangka. Sungai ini diduga dahulu dapat dilalui kapal yang mau berangkat atau pulang ke Palembang. Lokasi inilah diduga dahulu merupakan lokasi transit Dapunta Hiyāṅ ketika melakukan ekspedisi dengan menggunakan perahu dari Minaña beserta para tentaranya dan berhasil menguasai Upaṅ. Permukiman penduduk di tepi Sungai Upang diperkirakan sudah berlangsung lama, karena lokasi merupakan daerah yang potensial untuk dimukim selain untuk kemudahan pemenuhan sumber air juga dapat dijadikan sumber mata pencaharian yaitu menangkap ikan.

Dari Upang dapat ditelusuri melalui transportasi air menuju ke Palembang. Oleh karena itu diduga dahulu Dapunta Hiyāṅ dari Upaṅ dengan menggunakan perahu menuju ke Palembang. Di dalam prasasti Kedukan Bukit disebutkan Dapunta dari Upaṅ selanjutnya membangun *wanua*. *Wanua* atau perkampungan yang dibangun diduga berlokasi di sekitar temuan Prasasti Kedukan Bukit. *Wanua* tersebut selanjutnya berkembang menjadi kota Śrīwijaya yaitu Palembang. Tanggal lahirnya kota Palembang berdasarkan pertanggalan dari prasasti Kedukan Bukit yaitu 16 Juni 682 Masehi.

C. Geografis

Daerah rawa delta Upang merupakan rawa pasang surut. Total luas lahan rawa yang telah direklamasi adalah 8.423 ha, dengan lahan yang sudah dikembangkan 5.794 ha dan lahan yang belum dikembangkan 2.629 ha. Secara administratif, delta Upang termasuk dalam wilayah Kabupaten Banyuasin tepatnya di Kecamatan Makarti Jaya. Jumlah desa di delta Upang yang telah direklamasi ada 6 (enam) desa antara lain, yaitu Desa Tirta Mulya, Desa Tirta Kencana, Desa Makarti Jaya, Desa Pendowoharjo, Desa Purwodadi, dan Desa Purwosari

Curah hujan bulanan pada musim hujan mencapai 200-350 mm/bulan dan jumlah hari hujan berkisar antara 15-22 hari/bulan (Oktober-April). Sedangkan pada musim kemarau curah hujan bulanan rendah, yaitu <200 mm/bulan dengan jumlah hari hujan berkisar antara 8-14 hari/bulan (bulan Mei-September). Data pasang (waktu dan jumlah) berlaku di daerah muara Sungai Musi (Tanjung Buyut), namun untuk daerah atau lokasi yang lebih jauh memerlukan penyesuaian dalam arti waktu pasang akan mundur beberapa jam dan fluktuasi pasang berkurang tergantung jarak dari muara. Di Desa Tirta Mulya menunjukkan bahwa dari permukaan tanah sampai kedalaman 14 cm, permeabilitas tanah sedang sampai lambat, dengan tekstur tanah lempung berpasir sampai lempung berliat. Pirit berada pada kedalaman 40 cm di bawah permukaan tanah, dengan pH tanah 4-4,5 atau asam.

Reklamasi daerah pasang surut delta Upang dimulai dengan pembuatan saluran primer yang menghubungkan dua batang sungai, yaitu Sungai Musi dan Sungai Upang. Bentuk jaringan tata air di Desa Tirta Mulya berupa sistem kombinasi garpu dan sisir, dimana penamaannya mulai dari saluran primer, sub primer, sekunder, kolektor, suplai, drainase dan tersier. Perbaikan, pemasangan, pemeliharaan dan pemanfaatan pintu-pintu air pada saluran yang ada, serta penebasan dan pembersihan rumput-rumput di saluran. Hal ini sangat mendukung kelancaran pengelolaan air. Perbaikan serta

pemeliharaan jaringan di lahan usaha tani pada dua lokasi ini untuk memperlancar pengeluaran air yang tergenang di lahan usaha tani, mempercepat proses pembilasan hasil oksidasi (keasaman tanah) sehingga dapat menghindari bahaya pirit, penahanan air dipetakan dan atau disalurkan, mengendalikan pembuangan air, serta untuk mengendalikan penurunan muka air tanah agar tetap berada di atas lapisan pirit.

Untuk mendukung usaha operasi dan pemeliharaan jaringan reklamasi, diperlukan kesadaran petani akan arti pentingnya saluran-saluran yang ada di lahan usaha tani mereka. Hal ini akan mempengaruhi pola tanam yang akan diusahakan baik pada musim hujan maupun kemarau, air pasang maupun air surut sehingga pemanfaatan lahan usaha tani akan lebih maksimal.

D. Mata Rantai Perekonomian

Masyarakat yang mendiami Desa Upang dapat dibagi atas wilayah perairan dan wilayah daratan. Masyarakat yang mendiami wilayah perairan hidup dan bertempat tinggal di atas rumah yang dibangun di atas tonggak-tonggak kayu di tepian Sungai Musi dan di tepian Sungai Upang. Masyarakat Upang ini mayoritas adalah nelayan yang mata pencahariannya mencari ikan dan udang. Dapat dikatakan hampir 90% laki-laki Upang adalah nelayan. 5-6 orang akan bergabung dalam satu perahu untuk melaut selama 15 hari. Mereka melaut dengan menggunakan sejenis jaring yang mereka sebut *ampang*. Para lelaki ini melaut menyusuri Sungai Musi. Ikan yang diperoleh selama masa ini umumnya akan dijual di kalangan/pasar di sekitar lokasi pencarian ikan. Sisa ikan yang tidak terjual dibawa pulang untuk kemudian dijadikan ikan asin.

Selain sebagai nelayan, ada sebagian kecil dari masyarakat Upang bekerja sebagai petani atau buruh tani. Kemudian pada wilayah daratan Desa Upang, masyarakat ini sebagian besar hidup sebagai petani dari program transmigrasi.

pemeliharaan jaringan di lahan usaha tani pada dua lokasi ini untuk memperlancar pengeluaran air yang tergenang di lahan usaha tani, mempercepat proses pembilasan hasil oksidasi (keasaman tanah) sehingga dapat menghindari bahaya pirit, penahanan air dipetakan dan atau disalurkan, mengendalikan pembuangan air, serta untuk mengendalikan penurunan muka air tanah agar tetap berada di atas lapisan pirit.

Untuk mendukung usaha operasi dan pemeliharaan jaringan reklamasi, diperlukan kesadaran petani akan arti pentingnya saluran-saluran yang ada di lahan usaha tani mereka. Hal ini akan mempengaruhi pola tanam yang akan diusahakan baik pada musim hujan maupun kemarau, air pasang maupun air surut sehingga pemanfaatan lahan usaha tani akan lebih maksimal.

D. Mata Rantai Perekonomian

Masyarakat yang mendiami Desa Upang dapat dibagi atas wilayah perairan dan wilayah daratan. Masyarakat yang mendiami wilayah perairan hidup dan bertempat tinggal di atas rumah yang dibangun di atas tonggak-tonggak kayu di tepian Sungai Musi dan di tepian Sungai Upang. Masyarakat Upang ini mayoritas adalah nelayan yang mata pencahariannya mencari ikan dan udang. Dapat dikatakan hampir 90% laki-laki Upang adalah nelayan. 5-6 orang akan bergabung dalam satu perahu untuk melaut selama 15 hari. Mereka melaut dengan menggunakan sejenis jaring yang mereka sebut *ampang*. Para lelaki ini melaut menyusuri Sungai Musi. Ikan yang diperoleh selama masa ini umumnya akan dijual di kalangan/pasar di sekitar lokasi pencarian ikan. Sisa ikan yang tidak terjual dibawa pulang untuk kemudian dijadikan ikan asin.

Selain sebagai nelayan, ada sebagian kecil dari masyarakat Upang bekerja sebagai petani atau buruh tani. Kemudian pada wilayah daratan Desa Upang, masyarakat ini sebagian besar hidup sebagai petani dari program transmigrasi.

Oleh karena sarana transportasi hanya bisa dilalui dengan alat transportasi air, maka untuk memenuhi kebutuhan baik untuk pertanian seperti pupuk, bibit, obat-obatan maupun untuk kehidupan sehari-hari, masyarakat di sana sangat bergantung dengan *supplier/penyedia* yang berada di Kota Palembang. Untuk saat ini, sebagai daerah penghasil beras dengan pola tanam yang dilakukan petani di Delta Upang hanya mengusahakan tanaman padi dalam siklus satu tahun sekali. Dengan periode bulan Desember atau Januari sampai Bulan April atau Mei, hal tersebut tentu berdampak terhadap persediaan masyarakat di sana.

Rata-rata penduduk Desa Upang memiliki areal persawahan seluas 2 hektar. Untuk mengolah lahan seluas itu diperlukan biaya produksi pertanian sebesar Rp 3.500.000,-/ha dengan hasil sebesar 2-3 ton beras/hektar atau rata-rata 7 ton gabah basah / 2 ha yang diperoleh dalam satu musim tanam (satu tahun sekali) karena dalam musim tanam hanya bisa dilakukan pada musim penghujan di lahan pasang surut. Harga pembelian beras di tingkat pabrik (istilah *pengepul* di sana) adalah rata-rata Rp. 3.500,-/kg sehingga penghasilan mereka rata-rata per tahun adalah Rp 24.500.000,- dikurangi biaya produksi Rp. 7.000.000,-/2 ha/tahun maka rata-rata pendapatan mereka adalah Rp. 17.500.000,-/tahun atau Rp. 1.450.000,-/bulan. Dan dengan penghasilan rata-rata perbulan Rp.1.450.000,- dan rata-rata ketergantungan per Kepala Keluarga adalah 4 orang tentu sangat memprihatinkan, apalagi praktek ijon yang kerap dilakukan oleh pengusaha besar dari Palembang sangat memberatkan masyarakat petani di daerah ini.

Dengan penghasilan tersebut, masyarakat Upang tidak lantas menyerah, mereka melakukan diversifikasi dengan melakukan penanaman kelapa, ubi-ubian, jeruk, dan sayuran di areal pekarangan rumah mereka sehingga dengan diversifikasi tersebut mereka dapat memenuhi kehidupan mereka, namun sebagai daerah persinggahan (transit) pada saat sekarang ini, masyarakat di Desa Upang telah memberdayakan perkampungan mereka sebagai tempat

menyediakan sarana MCK, kedai terapung, maupun tempat pengisian bahan bakar untuk keperluan transportasi dari penduduk yang bepergian ke Palembang dari wilayah/daerah Air Sugihan, Makarti, Air Saleh, dan Upang begitu pula sebaliknya.

E. Peran dan Adaptasi Budaya

Bukti-bukti arkeologis dan sejarah menunjukkan bahwa pelayaran niaga melintasi Laut Tiongkok Selatan untuk pertama kalinya terjadi antara abad ke-3 dan abad ke-5 Masehi. Tetapi bukti yang pasti mengenai pelayaran niaga antara Nusantara (Indonesia) dan Tiongkok berasal dari abad ke-5 Masehi. Keadaan pelayaran itu diberitakan oleh dua orang Bhiksu Buddha, yaitu Fa Hsien dan Gunawarmman.

Intensitas tinggi hubungan perdagangan dengan Tiongkok terjadi pada kurun waktu abad ke-7-13 Masehi. Pada masa itu komoditi yang diperdagangkan dari Tiongkok berupa barang-barang keramik, sedangkan dari Nusantara berupa hasil bumi (rempah-rempah), hasil tambang (emas), dan hasil hutan (kapur barus). Masyarakat dari kedua bangsa ini melakukannya secara tidak resmi, tetapi bukan berarti illegal.

Kunjungan resmi oleh utusan kaisar Tiongkok mungkin baru dilakukan pada tahun 449 Masehi, yaitu oleh Kaisar Liu Song. Inilah awal kunjungan resmi orang Tionghoa ke Nusantara. Selanjutnya orang-orang Tionghoa yang datang ke Nusantara atau orang dari kerajaan di Nusantara ke Tiongkok menjadi semakin banyak dengan urusan yang berbeda-beda (perdagangan, agama, dan politik).

Sejalan dengan lajunya intensitas perdagangan, tentu saja terjadi kontak budaya antara Tiongkok dan Nusantara, antara lain dalam bidang agama/ajaran. Biasanya dalam sebuah armada dagang, turut juga Bhiksu Buddha, misalnya Fa Hsien (abad ke-5 Masehi) dan I tsing (abad ke-7 Masehi). Sebuah prasasti yang ditemukan di Kanton (Guangzhou, Guangdong) menyebutkan pada tahun 1067-1079 Masehi seorang penguasa Śrīwijaya membantu pemugaran sebuah

kuil Tao yang bernama Tien Qing di Kanton. Selain membantu pembangunan kembali kuil Tao, penguasa itu juga membeli tanah pertanian di sekitar kuil yang hasilnya digunakan untuk pemeliharaan kuil.

Pada masa-masa yang kemudian, tidak hanya kerajaan di Nusantara yang membantu Tiongkok, Kaisar Tiongkok pun membantu salah satu kerajaan di Nusantara. Di Muara Jambi ditemukan sebuah gong yang bertulis tentang pemberian gong tersebut oleh Kaisar Chao Jing pada tahun 1331 Masehi untuk ditempatkan di sebuah bangunan suci.

Pada masa Majapahit (abad ke-14-15 Masehi), hubungan dengan kekaisaran Tiongkok lebih intensif lagi. Mungkin sistem moneter Kerajaan Majapahit juga mengikuti sistem moneter Tiongkok. Banyaknya koin Tiongkok yang ditemukan di Nusantara (Jawa Timur) menunjukkan hal itu.

Kedatangan Chêng Ho ke beberapa tempat di Nusantara, seperti Gresik, Palembang, Lambri (Banda Aceh), dan Samudra Pasai pada tahun 1404-1409 sesungguhnya merupakan misi kebudayaan utusan Kekaisaran Tiongkok (Yung Lo), bukan misi "kapal meriam" yang merupakan unjuk kekuatan. Bahkan di Palembang turut membantu menumpas bajak laut Tionghoa yang bernama Liang Tau Ming.

Terjalannya hubungan dagang, agama, dan politik dengan Tiongkok di masa lampau, tidak mustahil timbul pula komunitas-komunitas Tionghoa di beberapa tempat di Nusantara. Beberapa kota di Nusantara yang menunjukkan identitas kentalnya unsur budaya Tiongkok, masih dapat ditemukan di Palembang, Tuban, Lasem, dan Singkawang. Bahkan di Jakarta pun masih ditemukan unsur budaya Tiongkok yang *intangibile*.

Melihat jarak tempuh sekarang untuk mencapai daerah Tanjung Selok yang merupakan daerah muara Sungai Musi menuju Selat Bangka dari Palembang dengan menggunakan *speedboat* memerlukan waktu hampir 4 jam dan apabila perjalanan dilakukan

dengan memakai tongkang atau kapal nelayan tentunya memerlukan waktu tempuh yang lebih lama lagi. Dengan demikian sangat diperlukan suatu daerah yang dipakai sebagai daerah transit sementara .

Faktor strategis dan keletakan Desa Upang sejak dahulu menjadi daerah yang dipilih sebagai daerah persinggahan, baik yang melakukan perjalanan ke daerah pantai maupun ke Palembang walaupun potensi alam daerah ini khususnya dalam penyediaan air minum sangat sulit karena harus mengandalkan air hujan ataupun membawa dari Palembang. Keterbatasan potensi alam tersebut tidak mengurangi nilai strategis daerah ini, sejarah mencatat daerah ini dulu pernah disinggahi oleh Dapunta Hyang dan sampai sekarang daerah Upang dijadikan tempat persinggahan .

Peran besar Sungai Musi dalam aktivitas kehidupan masyarakat di sekitarnya memunculkan adaptasi budaya ekologi. Tradisi bahari di Upang diwujudkan dengan aktivitas perekonomian masyarakat sebagai nelayan dan sisanya merupakan pedagang es untuk mengawetkan ikan. Ikan yang tidak laku dijual diawetan menjadi ikan asin. Udang-udang kecil yang ditangkap sekitar desa dibuat kerupuk udang. Semua hasil ini dijual kepada pembeli yang datang dari Palembang.

Kegiatan pertanian yang dilakukan oleh masyarakat Upang adalah pertanian sawah lahan basah. Pertanian ini menjadi penopang kehidupan keluarga ketika hasil dari mencari ikan tidak diperoleh. Kegiatan perikanan yang dilakukan masyarakat Upang ini tidak hanya berkaitan dengan aktivitas perekonomian, tetapi ia membangun tradisi yang mengikat dan mempengaruhi sebuah sistem sosial masyarakatnya. Kehidupan masyarakat berpusat dan dipengaruhi oleh teknoekonomi ini. Relasi yang terbangun, bentuk pemukiman yang dipilih, dan pola hidup masyarakatnya menjadikan sungai sebagai pusat aktivitas mereka.

*Sini air sana becek,
Nakhoda mancing dapat sepat.
Jadi petani sedikit kocek,
Nelayan dagang paling tepat.*

PERAN SUNGAI MUSI DALAM PEMBENTUKAN PUSAT POLITIK-EKONOMI DAN BUDAYA MASYARAKAT PALEMBANG

Retno Purwanti

A. Pendahuluan

Aliran Sungai Musi dari hulu ke hilir atau muara melintasi dua provinsi dengan panjang mencapai hampir 700 km dan lebar rata-rata 300 meter. Bagian hulu Sungai Musi terletak di daerah Kepahyang, Kabupaten Rejanglebong, Provinsi Bengkulu, sedangkan bagian muara terletak di daerah Sungsang, Kabupaten Banyuasin, Provinsi Sumatra Selatan. Dari 700 km panjang sungai ini hanya sekitar 460 km yang dapat dilayari. Sungai ini membelah Sumatra Selatan dari barat ke timur. Ke arah barat Sungai Musi bercabang menjadi delapan anak sungai besar, yaitu: Komering, Ogan, Kramasan, Lematang, Kelingi, Lakitan, Rawas, dan Batanghari Leko. Anak sungai Musi di Kota Palembang berdasarkan catatan berjumlah 108, tetapi yang masih berfungsi dengan baik sekitar 60.

Sungai Musi setiap tahunnya pada musim hujan meluap sampai ke daerah pedalaman di sekitarnya. Di daerah yang permukaan tanahnya rendah, sebagai hasil luapannya membentuk rawa-rawa dan danau.

Luas dataran rendah Palembang sekitar 71.000 km² (83%) dari luas Karesidenan Palembang. Sebagian besar terdiri dari kawasan hutan basah dan payau. Hampir sepanjang tahun dipengaruhi oleh pasang naik/surut air laut ditambah dengan curah hujan yang cukup tinggi, sekitar 2.500-3.600 mm jatuh setiap bulan Agustus sampai April. Kawasan dataran rendah aliran sungai selalu terlihat lembab dan rawan banjir (Wellan, 1932: 1-93; Bemmelen, 1949: 684; Zed, 2003: 29).

Palembang terletak pada dataran rendah di kedua tepi sungai Musi, sekitar 90 km dari pertemuan sungai Musi dengan anak sungai Sungsang di muara dan kurang lebih 1,6 km sebelah ilir dari pertemuan sungai Musi dengan sungai Ogan dan sungai Komering (Wolters, 1979: 33-50). Dari arah Sungai Sungsang menuju ke Sungai Musi merupakan jalur yang dapat dilayari kapal besar yang masuk dari pantai timur Sumatra. Sedangkan dari arah Sungai Ogan dan Sungai Komering menuju Sungai Musi merupakan jalan masuk dari dan ke pedalaman. Dengan demikian Palembang terletak di tengah-tengah arus lalu lintas pelayaran pantai timur Sumatra dengan pedalaman melalui Musi (Sevenhoven, 1971: 113).

Melihat pola agihan Sungai Musi dari hulu sampai ke muara yang melintasi dua provinsi, yaitu Bengkulu dan Sumatra Selatan dimungkinkan terbukanya daerah pedalaman dalam aktivitas transportasi dan komunikasi dengan daerah luar. Dengan demikian Palembang merupakan lokasi strategis dan efisien dalam sistem transportasi dan komunikasi sehingga tidak saja mampu menghubungkan antara komunitas yang berekosistem yang berada di hulu Sungai Ogan dan Sungai Komering, tetapi juga dapat menghubungkan Palembang dengan komunitas lain di luar Nusantara (Miksic, 1984; Kusumohartono, 1992). Kedudukan Palembang yang strategis inilah kemungkinan dijadikan alasan oleh Dapunta Hyang mendirikan perkampungan baru bersama balatentaranya yang kemungkinan pula didahului dengan pendudukan penguasa tribal setempat.

Berdasarkan hasil penelitian arkeologis di Palembang dan sekitarnya diketahui di sepanjang Daerah Aliran Sungai (DAS) Musi dan anak-anak sungainya kaya akan tinggalan budaya masa lampau dari berbagai periode, baik periode prasejarah, klasik (pengaruh kebudayaan India) maupun kesultanan dalam jumlah yang cukup berimbang. Bahkan di beberapa lokasi menunjukkan adanya kesinambungan permukiman sejak masa klasik sampai kini, misalnya Palembang.

Karena itu tidaklah berlebihan jika sungai-sungai ini memegang peranan penting terutama sebagai prasarana jalur transportasi dan komunikasi antardaerah dan antarnegara. Kelancaran tersebut berimbas pada proses pembentukan permukiman di sepanjang DAS Musi, yang bermuara pada pembentukan pusat pemerintahan (politik) dan perdagangan (ekonomi) dan munculnya budaya sungai (*riverine culture*) masyarakat pendukungnya. Data arkeologis menunjukkan, Palembang merupakan permukiman sejak awal Kadātuan Śrīwijaya dan berlanjut sampai kini (Utomo, 1992: 14). Dari ekskavasi di halaman Museum Sultan Mahmud Badaruddin II (SMB II) ditemukan tinggalan arkeologis masa Śrīwijaya (abad ke-7-12 Masehi) sampai masa Kesultanan Palembang-Darussalam (Abad ke-12-19 Masehi). Bukti lainnya penemuan tinggalan budaya klasik di dekat benteng tanah di Muara Beliti yang berasal dari Kesultanan Palembang dan arca Buddha yang menurut langgamnya berasal dari abad ke-9 Masehi dan runtuh bangunan caṇḍi dari bata.

Dengan mengacu pada data arkeologi dan kesejarahan, tulisan ini akan memaparkan tentang peran Sungai Musi dalam pembentukan pusat politik-ekonomi, serta kebudayaan sungai bagi masyarakat pendukungnya, terutama sejak masa Kadātuan Śrīwijaya sampai sekarang. Selain itu, akan diuraikan juga mengenai terjadinya degradasi budaya sungai masyarakat Palembang sejak tiga dasa warsa terakhir ini. Degradasi budaya ini berimbas pada berkurangnya peran Sungai Musi sebagai urat nadi kehidupan masyarakat Palembang, terutama di bidang perekonomian dan kebudayaan.

B. Sungai Musi dan Pembentukan Pusat Politik-Ekonomi Palembang

Berdasarkan hasil penelitian arkeologi yang dilakukan oleh Pusat Penelitian Arkeologi Nasional di Palembang sejak tahun 1982-1992 dan Balai Arkeologi Palembang sejak tahun 1993-2004 dapat diketahui adanya bekas-bekas hunian masyarakat sejak abad ke-7 Masehi sampai sekarang. Bukti arkeologis yang mendukung aktivitas

hunian antara lain: sisa-sisa struktur bangunan bata di Situs Caṇḍi Angsoka, Situs Tanjung Rawa, Situs Karanganyar, Situs Kambang Unglen, Situs Museum SMB II, dan Situs Bukit Siguntang. Temuan arkeologi berupa sisa bangunan kayu, kolam, kanal, dan pulau buatan di Situs Karanganyar juga mengindikasikan adanya hunian manusia di masa lampau.

Komunitas penghuni permukiman kuno di Palembang dicirikan dengan temuan artefak berupa perahu, pecahan tembikar, keramik asing, manik-manik, kaca, pipisan, anak timbangan, dan sisa kegiatan industri yang ditemukan di Situs Kolam Pinisi, Lebak Kranji, Sungai Buah, Padang Kapas, Tanjung Rawa, Kambang Unglen, Karanganyar, Lorong Jambu, dan Museum SMB II.

Sementara itu kegiatan ekonomi tergambarkan pada tingginya akumulasi data arkeologis berupa uang kepeng Tiongkok, pecahan keramik asing, damar, kemenyan, bandul jaring, dan anak timbangan. Sedangkan aktivitas yang berkaitan dengan politik (pemerintahan) dan agama tersurat dari data sejarah yaitu prasasti. Prasasti-prasasti masa Śrīwijaya yang ditemukan di Palembang, yakni Prasasti Kedukan Bukit, Prasasti Talangtuo, Prasasti Telaga Batu, Prasasti Bukit Siguntang, Prasasti Boom Baru dan prasasti-prasasti pendek *Siddhayātra*. Aktivitas keagamaan juga ditandai dengan temuan berupa arca-arca dari batu dan perunggu, sisa-sisa bangunan caṇḍi, kemenyan, tablet-tablet tanah liat, cetakan stūpika, dan manik-manik yang ditemukan di Situs Bukit Siguntang, Situs Sarangwati, Situs Karanganyar, Situs Gedingsuro, dan Situs Pagaralam.

Dengan adanya data arkeologi dan sejarah tersebut merupakan bukti adanya kegiatan politik dan perekonomian, serta keagamaan di Palembang. Berdasarkan periodisasinya, data arkeologi dan sejarah yang ditemukan tersebut berasal dari antara abad ke-7-12 Masehi. Kurun waktu ketika Kerajaan Śrīwijaya memegang hegemoni kekuasaan sebagai negara maritim terbesar di Asia Tenggara. Antara abad ke-7-9 Masehi ibukota Kerajaan Śrīwijaya diyakini berada di Palembang. Hal ini didukung dengan ditemukannya data arkeologi dan

sejarah dari 18 situs yang tersebar di daerah Palembang Barat, Tengah, dan Timur.

Setelah surutnya kekuasaan Kerajaan Śrīwijaya, Palembang tetap menjadi pusat pemerintahan yang bercorak Islam. Kerajaan Palembang dengan Keraton Kuto Gawang sebagai pusat pemerintahannya, terletak di sebelah utara Sungai Musi dan diapit oleh tiga batang sungai, yaitu Sungai Rengas, Sungai Taligawe, dan Sungai Buah. Keraton ini kemudian dibumihanguskan oleh Belanda pada tahun 1569. Selain bekas kraton Kuto Gawang, bukti arkeologis dari masa ini adalah Kompleks Pemakaman Sabokingking, Gedingsuro, Makam Madi Ing Angsoko, dan Madi Alit. Temuan pecahan keramik Tiongkok, Vietnam, dan Timur Tengah dari abad ke-14-19 Masehi di Situs Gedingsuro membuktikan adanya aktivitas hunian dan perekonomian. Sampai sekarang kawasan ini oleh masyarakat Palembang dikenal dengan sebutan "Palembang Lamo".

Dengan pembumihangusan Kraton Kuto Gawang, maka penguasa yang berkuasa waktu itu (Pangeran Sideng Rajek) tidak lagi bisa menempatnya, baik sebagai tempat tinggal atau pusat pemerintahan. Oleh penggantinya, yaitu Ki Mas Hindi, yang kemudian bergelar Sultan Abdurrahman, maka pusat pemerintahan dipindahkan ke daerah Beringinjanggut yang letaknya lebih ke daerah hilir. Kawasan ini sekarang menjadi Kompleks Pertokoan Beringinjanggut dan Pasar 16 Ilir. Setelah itu pusat pemerintahan dipindahkan di Kraton Kuto Lamo (Kuto Batu) dan Benteng Kuto Besak, yang terletak di tepi Sungai Musi dan dikelilingi oleh Sungai Tengkuruk, Sungai Kapuran, dan Sungai Sekanak.

Peran Sungai Musi dan Palembang sebagai pusat pemerintahan dan perekonomian tetap berlanjut pada masa pemerintahan Belanda sejak tahun 1823. Bahkan, sejak Palembang dikuasai oleh Belanda atau setidaknya sejak awal abad ke-20 kota tersebut dijadikan ibukota Karesidenan Palembang (Zed, 2003: 28).

Pentingnya Palembang sebagai pusat pemerintahan dan perekonomian juga terlihat dari diperebutkannya kota ini oleh Inggris dan Belanda saat kerajaan Islam Melaka jatuh ke tangan Portugis (1511). Baik Inggris maupun Belanda berusaha keras menanamkan pengaruh di daerah Palembang yang sangat strategis itu agar dapat menguasai jalur perniagaan dan monopoli pertambangan timah (Bangka) dan komoditas lada. Saat bandar Singapura tumbuh berkembang menjadi salah satu pusat perdagangan internasional baru sejak pertengahan abad ke-19, Palembang pun mulai semakin diperhatikan Batavia, jantung kekuasaan kolonial Belanda di Hindia Belanda (Zed, 2003: 34).

Peran Palembang dalam konstelasi politik dan ekonomi di Hindia Belanda semakin diperhitungkan sejak sumber-sumber emas, minyak bumi, dan batubara ditemukan sekitar penghujung abad ke-19. Berdasarkan data arkeologis dan sejarah dapat diketahui, bahwa variabel geografis dan letak strategis Palembang dalam hubungan interinsuler (Jawa dan Singapura) serta kekayaan alamnya (aset ekonomi) hampir selalu tampil sebagai faktor konstan yang turut berperan dalam hal konteks transformasi sosial, ekonomi, dan politik, semenjak awal abad ke-20 (Zed, 2003: 34).

Sebagai pusat pemerintahan dan perekonomian, Palembang masih tetap berlangsung sampai saat ini, yaitu sebagai ibukota Provinsi Sumatra Selatan dan Kota Palembang.

Kesinambungan peranan Sungai Musi sebagai pusat pemerintahan dan perekonomian sejak masa Śrīwijaya sampai masa kesultanan didukung oleh tinggalan arkeologis di halaman Museum SMB II. Di sini ditemukan sisa-sisa struktur tiang dari bahan kayu ulin yang terdapat pada kedalaman 200 cm dari permukaan tanah. Kayu-kayu tersebut berada pada stratum yang sama dengan kandungan air berwarna hitam, sedangkan pada strata di atasnya kandungan air berwarna merah. Berdasarkan warna air tersebut tampaknya tiang-tiang kayu ulin tersebut semula menancap pada lapisan atau kawasan rawa

gambut ombrogen (Kusumohartono, 1992: 28; Manguin, 1993-1994: 42-43).

Penafsiran bahwa deposit kayu di kotak ekskavasi TP.1 merupakan bekas bangunan diperoleh dari dua bukti. Pertama, pada beberapa bagian dari batang kayu tersebut terdapat bekas-bekas pengerjaan berupa pemangkasan atau perlubangan. Kedua, di bawah batang-batang kayu tersebut terdapat deposit tinggalan budaya bendawi relatif banyak berupa pecahan tembikar, keramik, pipisan, dan anak timbangan. Tinggalan artefaktual di atas diduga kuat berasal dari budaya hunian rumah tinggal bertiang kayu di atasnya.

Stratum budaya sisa struktur kayu di situs Museum SMB II tersebut dijumpai tepat di bawah stratum struktur bata berspesi. Terdapat kesan kuat bahwa guna pembangunan struktur bata tersebut, terlebih dahulu sisa-sisa struktur bekas bangunan sebelumnya 'ditata' sedemikian rupa sehingga memantapkan fondasi struktur bata yang seharusnya berdiri di atas areal rawa gambut yang kemungkinan telah padat. Penataan kayu sebagai pemantap fondasi tetap dibutuhkan walaupun proses pemadatan rawa tersebut telah berlangsung sejak berdirinya konsentrasi bangunan bertiang di areal itu pada fase sebelumnya (Manguin, 1993/1994:42-43).

Selain temuan tersebut, ditemukan juga temuan ekofak dari berbagai jenis binatang yang merupakan konsumsi masyarakat Palembang. Berdasarkan keanekaragaman temuan yang bersifat tekno-ekonomik, Manguin (1993/1994: 35-52) menyimpulkan bahwa di situs-situs yang ada di Palembang merupakan petunjuk penemuan kota pelabuhan paling awal pada masa Kadātuan Śrīwijaya.

Keanekaragaman jenis data arkeologi dari Sungai Musi antara lain: mata uang logam, keramik Tiongkok, perhiasan emas dan perak, arca dan artefak lain mengindikasikan pentingnya Sungai Musi sebagai urat nadi perekonomian Palembang di masa lalu.

Peran Sungai Musi di masa lalu ternyata tidak hanya sebatas pada pembentukan pusat politik dan ekonomi, melainkan juga

dimanfaatkan sebagai prasarana pertahanan dan keamanan, tidak hanya terjadi pada masa Śrīwijaya saja, tetapi juga pada masa Kesultanan Palembang-Darussalam. Banyaknya benteng tanah yang didirikan di tepi sungai, termasuk yang terdapat di pedalaman (Benteng Sungsang di Muara Sungai Musi, Upang, Tambakbaya, Martapura, Pulau Kembaro/Taman Ratu, dan Manguntama) membuktikan hal ini. Sistem pertahanan ini lebih diperkokoh dengan cerucuk kayu berlapis tiga yang membentang di Sungai Musi dan Sungai Komering dari Pulau Kembaro ke Plaju dan dari Plaju ke Sungai Gerong untuk menghambat pelayaran sungai.

Di dekat ibukota, di tepian Musi terdapat rakit-rakit kayu yang siap dibakar ketika kapal musuh mulai memasuki perairan Musi. Rakit-rakit yang sarat dengan kayu basah dengan minyak siap dibakar dan kemudian dihanyutkan sampai menabrak kapal musuh. Sistem pertahanan ini ternyata cukup efektif dan pada masa SMB II telah teruji ketangguhannya dalam pertempuran melawan Belanda yang mengakibatkan Belanda mengalami kekalahan dua kali. Begitu kuatnya sistem pertahanan ini membuat Belanda tidak sanggup mendekati Palembang dan Benteng Kuto Besak tempat SMB II.

Sistem pertahanan sungai tentunya menjadi vital bagi kekuatan politik yang berbasis pada perdagangan seperti Kadātuan Śrīwijaya dan Kesultanan Palembang sehingga keamanan dan stabilitas pemerintahan dapat terjaga.

C. Sungai Musi dan Budaya

Peran Sungai Musi dalam pembentukan pusat politik dan ekonomi Palembang sejak masa Śrīwijaya sampai masa pemerintahan Belanda telah diuraikan di atas. Bukan itu saja, besarnya peranan Sungai Musi bagi masyarakat Palembang tercermin dalam cara berpikir, "pandangan dunia" (*world view*), penduduk setempat. Sungai-sungai tersebut mempunyai fungsi menentukan arah dan dunia tempat tinggal

mereka serta menjadi rujukan sosio-kultural masyarakat sekitarnya yang akhirnya melahirkan budaya sungai (*riverine culture*).

Dengan merujuk pada data arkeologi dan sejarah dapat diketahui bahwa pemukiman penduduk Palembang pada masa Śrīwijaya tampaknya tidak jauh berbeda dengan bentuk pemukiman-pemukiman pada masa berikutnya, yaitu pemukiman di atas perairan darat berupa sungai dan rawa. Pada umumnya pemukiman pada masa Śrīwijaya, seperti yang ditunjukkan dengan lokasi penempatan situs-situs habitasinya, terletak di tepian sungai atau di atas rawa-rawa. Yang menarik dari lokasi habitasi tersebut adalah kearifan manusia di masa lampau dalam mengadaptasi kondisi lingkungan sekitar yang berair. Masyarakat masa lalu, baik dari masa Kadātuan Śrīwijaya sampai masa Kesultanan Palembang tidak melakukan pembangunan tanpa memperhatikan kondisi lingkungannya. Meskipun bukti arkeologis menunjukkan adanya proses pengurukan rawa-rawa, namun mereka juga membuat saluran-saluran air yang memadai di sekitar lokasi permukimannya. Bahkan, saluran-saluran air tersebut langsung bermuara ke sungai Musi sehingga dapat berfungsi sebagai pengendalian banjir. Adanya saluran-saluran air buatan inilah yang mengakibatkan hampir sebagian besar lokasi permukiman seolah-olah berada di pulau yang dikelilingi oleh danau.

Data arkeologis tersebut tampaknya tidak berbeda dengan sumber berita Tionghoa yang berasal dari abad ke-13, yang menyebutkan bahwa penduduk Kota Śrīwijaya tinggal di tepian sungai dengan membangun rumah-rumah di atas tiang. Pada abad ke-13 inilah nama Palembang untuk pertama kalinya disebut dalam sumber berita Tionghoa. *Chau Jua Kua* yang ditulis oleh Chu-fan-chi menyebut nama Pa-lin-fong sebagai salah satu daerah taklukan kerajaan yang menguasai laut dan lalu-lintas perdagangan asing di Selat Melaka. Disebutkan juga bahwa sebagian rumah tinggal tersebut merupakan rumah rakit di atas sungai dan beratapkan daun rumbia. Lukisan mengenai keadaan kota Śrīwijaya ini dilengkapi dengan informasi yang

menyebutkan bahwa penduduk Palembang mahir berperang baik di darat maupun di air.

Keterangan tersebut serupa dengan uraian dalam kitab *Ying-yai Shêng-lan* yang menyebutkan bahwa di Palembang banyak airnya, tetapi tanahnya sedikit. Orang-orangnya pandai bertempur di air. Para pemuka masyarakat tinggal di darat sedangkan rakyat kebanyakan berumah di atas rakit yang ditambatkan pada tonggak di tepi sungai. Setiap hari terjadi dua kali pasang, yaitu pada pagi dan malam hari. Orang yang bertempat tinggal di atas rakit tidak terganggu dengan pasang surutnya air sehingga penghuninya hidup dengan tenteram dan dapat dengan mudah memindahkan rumah dengan cara melepaskan tambat rakitnya untuk mencari lokasi yang dikehendaknya (Groeneveldt, 2009: 102-103).

Gambaran seperti itu tidak jauh berbeda dengan yang diberikan oleh Sevenhoven, Residen Palembang pada tahun 1823. Disebutkan bahwa masyarakat Palembang waktu itu sebagian besar tinggal di atas rumah-rumah panggung. Bahkan orang-orang Belandapun lebih senang bermukim di atas sungai daripada di daratan, karena selain pemandangannya indah, juga udaranya lebih sejuk (Sevenhoven, 1971: 21-22). Pada saat itu, hanya sultan dan para pembesar Kesultanan Palembang saja yang bermukim di daratan. Banyaknya anak-anak sungai yang mengalir di Palembang menyebabkan adanya pulau-pulau kecil di ibukota Palembang. Di pulau-pulau inilah rumah-rumah penduduk dan kesultanan didirikan (Sevenhoven, 1971: 22). Dengan kondisi lingkungan alam yang seperti itu, tidak menjadi aneh bila kota Palembang mendapat julukan sebagai "kota air". Bahkan orang-orang Belanda pernah menjulukinya dengan "Kota Seribu Sungai" atau "Venesia dari Timur".

Merujuk pada peta yang dibuat oleh Wolterbeek dan Muntinghe saat akan menyerbu Kesultanan Palembang pada tahun 1819, Djohan Hanafiah (1988: 18-22) mengemukakan bahwa di Palembang ada sekitar 100 anak-anak sungai yang semuanya bermuara ke sungai Musi. Salah satu anak sungai Musi yang terpanjang dan terbesar adalah

Sungai Sekanak yang merupakan jalur utama menuju ke arah utara Palembang. Di samping Sungai Sekanak masih ada Sungai Tengkuruk yang berperan sebagai tempat mangkal perahu-perahu dari pedalaman dan merupakan kade.

Dari data sejarah tersebut dapat diketahui bahwa masyarakat Palembang setelah abad ke-13 Masehi sampai masa kolonial Belanda masih menempatkan lokasi permukimannya di sepanjang Sungai Musi dan anak-anak sungainya. Hal ini mengindikasikan bahwa pola permukiman masyarakat Palembang adalah pola hulu-hilir (*upstream-downstream*).

Berita Tionghoa juga menyebutkan bahwa penduduk Palembang tinggal di luar kota atau mereka tinggal di atas rakit. Dalam Kitab *Ying-yai Shêng-lan* digambarkan tentang kondisi topografi Palembang yang dikelilingi oleh air dan tanah yang minim. Disebutkan juga bahwa para pemimpin tinggal di rumah-rumah yang didirikan di atas tanah kering di tepi sungai. Sementara itu rumah-rumah rakyat terpisah dari rumah pemimpinnya, karena mereka tinggal di atas rakit yang ditambatkan pada tiang-tiang kayu di tepian sungai dengan menggunakan tali. Apabila air mengalami pasang, rakit akan terangkat dan tidak akan tenggelam. Keberadaan rumah rakit ini memudahkan penghuninya untuk melakukan perpindahan jika diinginkan. Mereka tinggal memindahkan tiang dan menggerakkan rumah rakit tersebut ke tempat baru sesuai dengan keinginan tanpa mengalami banyak kesulitan. Di dekat muara sungai, pasang dan surut air terjadi dua kali sehari dan semalam (Mills, 1944: 98-102).

Dengan mengacu pada paparan Alfred Russel Wallace, Hanafiah (2006: 59) menguraikan bahwa pada abad ke-9 penduduk Palembang merupakan orang Melayu tulen, yang tidak akan pernah membangun sebuah rumah di atas tanah kering selagi mereka masih melihat dan dapat membuat rumah di atas air, serta tidak akan pergi kemana pun dengan berjalan kaki, selagi masih dapat dicapai dengan menggunakan perahu.

Sampai tahun 1906 saat pemerintahan kolonial Belanda ingin membangun permukiman modern di atas tanah mengalami kesulitan, karena banyaknya rawa-rawa dan minimnya tanah daratan. Bahkan, disebutkan bahwa orang-orang Palembang lebih memilih tempat tinggal di tanah-tanah rendah dekat air, sedangkan daerah daratan (dataran tinggi) digunakan sebagai areal untuk pemakaman.

Laporan yang dikeluarkan oleh Belanda pada tahun 1930 juga memberikan gambaran topografi Palembang sebagai *waterfront city*, yaitu kota yang menghadap ke air (sungai) dengan anak-anak sungainya yang besar dan kecil yang memotong kedua tepinya sehingga membentuk kota laguna. Banyaknya anak-anak sungai memberikan kota ini julukan sebagai *Venetië van Indië* atau *Venetia from the East* (Richter, 1911: 284 dalam Zed, 2003: 27).

Berdasarkan pemaparan di atas dapat diketahui bahwa lokasi penempatan situs-situs pemukiman dari masa Kadātuan Śrīwijaya maupun dari masa Kesultanan Palembang tidak mengalami perubahan, yaitu di dekat perairan darat, berupa sungai dan rawa. Bahkan sebagian besar lokasi situs-situs dari masa Kadātuan Śrīwijaya sebagian besar dimanfaatkan kembali pada masa berikutnya, yaitu dari masa Kesultanan Palembang. Data ini menunjukkan bahwa nilai-nilai budaya masyarakat pendukung kedua kebudayaan tersebut tidak berbeda, terutama dalam hal penataan lingkungan alam sekitar yang secara ekologis merupakan daerah perairan darat. Oleh karena itu kebudayaan yang mereka kembangkan tidak terlepas dari air atau budaya sungai (*riverine culture*) yang mengharuskan manusia untuk menyesuaikan segala bentuk aktivitasnya dengan keadaan lingkungan perairan. Dominasi lingkungan perairan bisa dilihat dari peta topografi Palembang, yang memperlihatkan bahwa prosentase daratan lebih kecil dibandingkan dengan rawa-rawa dan aliran sungai karena mencapai lebih dari 50% (Lihat Tabel 7). Oleh karena itu, jika manusia ingin menjadikan wilayah tersebut sebagai tempat tinggal, maka mereka harus memikirkan bagaimana caranya agar tempat itu dapat digunakan sebagai tempat tinggal. Mereka harus memikirkan pula, bagaimana

cara menyesuaikan diri mereka dengan kondisi alam lingkungannya itu sehingga manusia dapat mempertahankan hidupnya. Untuk menghindarkan diri dari bahaya yang ditimbulkan oleh air, seperti terendam, hanyut, dan bahaya-bahaya lainnya, masyarakat Palembang membangun rumah panggung di tepi-tepi sungai.

Tabel 7

Keadaan topografi Palembang tahun 1990
(Hanafiah, 2006: 57)

No	Drainase Tanah	Luas (Ha)	Persen (%)
1	Tak tergenang air	10.009,4	47,76
2	Tergenang sehari setelah hujan	444,3	2,12
3	Tergenang pengaruh pasang surut	308,1	1,47
4	Tergenang musiman	2.366,1	11,29
5	Tergenang terus menerus	7.829,8	37,36

Dari uraian di atas dapat diketahui bahwa masyarakat Palembang lama sudah menerapkan prinsip-prinsip tertentu dalam penataan lingkungan alamnya. Kondisi lingkungan Palembang yang merupakan daerah perairan mengakibatkan munculnya suatu nilai budaya masyarakatnya yang diperoleh melalui proses interaksi dengan lingkungan alam sekitarnya. Hasil interaksi dengan lingkungan alam tersebut, kemudian juga berinteraksi dengan lingkungan sosial masyarakat yang berkembang pada masyarakat waktu itu sehingga terciptalah suatu nilai atau norma yang tampaknya sudah menjadi bagian dari sistem kebudayaan. Adanya nilai atau norma budaya tersebut tercermin dalam penataan lingkungan yang tampaknya telah dianut sejak jaman Kadātuan Śrīwijaya sampai dengan masa Kesultanan Palembang. Nilai-nilai budaya tersebut berupa penempatan lokasi-lokasi pemukiman dan juga aktivitas manusia yang tidak lepas dari lingkungan air, karena penempatan pemukiman yang mengikuti

aliran sungai (*upstream-downstream*). Dengan mencermati sifat air yang selalu menggenangi daerah yang rendah, maka masyarakat mengantisipasi hal tersebut dengan menempatkan lokasi habitasinya pada lahan yang lebih tinggi. Kalau lahan itu tidak ditemukan, maka mereka membuat dataran tinggi dengan terlebih dulu membuat parit-parit keliling. Parit keliling ini kemudian dihubungkan dengan sungai-sungai kecil yang ada di dekatnya atau kalau tidak ada maka dibuatkan saluran khusus yang menghubungkan parit tersebut dengan sungai-sungai besar.

Konsep penempatan pemukiman secara linear tersebut dalam budaya masyarakat Palembang lama dikenal dengan konsep *ulu-ulak* (ulu-ilir) (Sukanti dkk., 1993/1994: 17). Dalam konsep ini dikenal adanya suatu aturan bahwa selagi lahan masih luas dan ada kemungkinan untuk mendirikan suatu bangunan rumah tinggal, maka pendirian bangunan rumah yang pertama harus terletak di bagian hulu (ulu). Konsep tersebut memberikan suatu penghargaan atau penghormatan kepada orang yang lebih tua untuk tinggal di sebelah ulu, yang berarti juga mengandung maksud agar yang tua dapat melindungi (mempunyai kewajiban) atau menjadi pengayom bagi yang lebih muda. Hal tersebut merupakan aturan-aturan yang tidak tertulis, tetapi selalu ditaati, walaupun tidak ada keterangan mengenai sejak kapan aturan itu berlaku dan siapa yang membuatnya. Meskipun demikian, konsep tersebut ditaati, sekaligus dipercaya bahwa ketaatan tersebut akan membawa mereka pada suatu kebaikan atau kesejahteraan hidup. Konsep *Ulu-ulak* mempunyai nilai yang positif dalam ikatan kekeluargaan. Masing-masing anggota keluarga tahu akan kedudukannya dalam keluarga. Ikatan kekeluargaan diatur oleh peraturan-peraturan yang tidak tertulis yang merupakan norma-norma yang berlaku dalam masyarakat seperti *ulu-ulak* yang ditaati baik oleh warga masyarakat umumnya, khususnya keluarga sebagai unit terkecil dalam sistem masyarakat.

Pengembangan budaya sungai (*riverine culture*) oleh masyarakat sekitar Sungai Musi di Palembang mengharuskan mereka

untuk menyesuaikan segala bentuk aktivitasnya dengan keadaan lingkungan perairan. Hal ini disebabkan dominasi lingkungan perairan bisa dilihat dari peta topografi Palembang, yang memperlihatkan bahwa prosentase daratan lebih kecil dibandingkan dengan rawa-rawa dan aliran sungai karena mencapai lebih dari 50% (Lihat Tabel 7). Oleh karena itu, jika manusia ingin menjadikan wilayah tersebut sebagai tempat tinggal, maka mereka harus memikirkan bagaimana caranya agar tempat itu dapat digunakan sebagai tempat tinggal. Mereka harus memikirkan pula, bagaimana cara menyesuaikan diri mereka dengan kondisi alam lingkungannya itu sehingga manusia dapat mempertahankan hidupnya. Untuk menghindarkan diri dari bahaya yang ditimbulkan oleh air, seperti terendam, hanyut dan bahaya-bahaya lainnya, masyarakat Palembang membangun rumah panggung di tepi-tepi sungai dan rumah-rumah rakit di atas sungai. Rumah-rumah tersebut menghadap ke arah sungai.

Perilaku masyarakat yang juga terpengaruh oleh budaya air adalah subsistensi. Pada masa Kadātuan Śrīwijaya sampai dengan awal abad 20, sungai masih menjadi urat nadi perekonomian masyarakat Palembang. Masyarakat banyak yang menjadi saudagar, nelayan, petani pada lahan pasang surut atau peladang berpindah. Dari catatan Sevenhoven dapat diketahui bahwa Palembang pada masa kesultanan tidak memiliki pasar umum. Para saudagar melakukan transaksi dagang di atas sungai dengan menggunakan perahu-perahu mereka (Sevenhoven, 1971: 46). Para saudagar pribumi pada umumnya memperdagangkan hasil bumi yang dikumpulkan dari hutan atau sungai. Selain itu, para saudagar Palembang juga memperdagangkan hasil kerajinan mereka yang terbuat dari rotan, tembikar, logam dan kain tenun atau songket. Sejak abad ke-19 masyarakat Palembang dikenal sebagai saudagar dan pengrajin (Sevenhoven, 1971: 46). Para lelaki sudah terbiasa berniaga. Perdagangan ini dilakukan di atas perahu. Dalam melakukan perdagangan ini para saudagar Palembang sudah mengenal manajemen yang baik, yaitu dengan membuat catatan-catatan yang baik mengenai transaksi. Bahkan, menurut keterangan Sevenhoven,

mereka juga telah membuat buku harian mengenai segala sesuatu yang mereka alami dan lihat selama mereka melakukan perjalanan yang berkaitan dengan kegiatan perdagangan ke luar daerah. Adapun daerah-daerah yang dikunjungi para saudagar Palembang adalah Jawa, Bangka, Riau, Pulau Penang, Singapura, Malaka, Siam, dan Tiongkok. Sementara itu, para saudagar kecil hanya bergerak di wilayahnya saja, bahkan ada kalanya hanya sekitar kampung tempat tinggalnya (Sevenhoven, 1971: 17).

D. Degradasi Budaya Sungai Masyarakat Palembang

Dari uraian di atas dapat diketahui bahwa masyarakat Palembang lama sudah menerapkan prinsip-prinsip tertentu dalam penataan lingkungan alamnya. Kondisi lingkungan Palembang yang merupakan daerah perairan mengakibatkan munculnya suatu nilai budaya masyarakatnya yang diperoleh melalui proses interaksi dengan lingkungan alam sekitarnya. Hasil interaksi dengan lingkungan alam tersebut, kemudian juga berinteraksi dengan lingkungan sosial masyarakat yang berkembang pada masyarakat waktu itu sehingga terciptalah suatu nilai atau norma yang tampaknya sudah menjadi bagian dari sistem kebudayaan. Adanya nilai atau norma budaya tersebut tercermin dalam penataan lingkungan yang tampaknya telah dianut sejak jaman Kadātuan Śrīwijaya sampai dengan masa Kesultanan Palembang. Nilai-nilai budaya tersebut berupa penempatan lokasi-lokasi pemukiman dan juga aktivitas manusia yang tidak lepas dari lingkungan air yang oleh masyarakat setempat sampai saat ini dikenal dengan istilah *ulu-ulak*. Dengan mencermati sifat air yang selalu menggenangi daerah yang rendah, maka masyarakat mengantisipasi hal tersebut dengan menempatkan lokasi habitasinya pada lahan yang lebih tinggi. Kalau lahan itu tidak ditemukan, maka mereka membuat dataran tinggi dengan terlebih dulu membuat parit-parit keliling. Parit keliling ini kemudian dihubungkan dengan sungai-sungai kecil yang ada di dekatnya atau kalau tidak ada maka dibuatkan saluran khusus yang menghubungkan parit tersebut dengan sungai-sungai besar.

Tampaknya, nilai-nilai yang sudah menjadi panutan masyarakat Palembang sejak jaman Kadātuan Śrīwijaya tersebut, sejak tiga dasa warsa terakhir ini mulai diabaikan. Hal ini terlihat dengan adanya proses reklamasi rawa-rawa yang tidak disertai dengan pembuatan parit-parit atau kanal-kanal pembuangan air yang memadai sehingga mengakibatkan daerah Palembang menjadi daerah langganan banjir. Daerah perairan yang menurut data statistik tahun 1990 masih berkisar 50% dengan daerah rawa mencapai 37% luas wilayah Palembang, maka sejak tahun 2004 areal rawa dan daerah tergenang air mengalami penyusutan yang cukup signifikan. Berdasarkan data perhitungan Walhi Sumatra Selatan tahun 2008 dapat diperkirakan bahwa areal rawa saat ini tinggal 30%. Keadaan ini diperburuk dengan pemangkasan (*cutting*) daerah-daerah yang secara alami sudah merupakan daerah perbukitan atau dataran tinggi (*talang*), justru diratakan untuk menimbun (*filling*) daerah rawa-rawa di sekitarnya tanpa memikirkan adanya kemungkinan timbulnya banjir. Adanya Peraturan Daerah Nomor 5 tahun 2008 tentang Pembinaan dan Retribusi Pengendalian serta Pemanfaatan Rawa tidak menyentuh substansi dari persoalan rawa yang terjadi, karena lebih merupakan perpanjangan tangan dari pemilik modal untuk mengalih fungsikan rawa menjadi kawasan bisnis. Reklamasi daerah rawa-rawa ini sebenarnya bukan merupakan sesuatu hal yang baru, karena situs-situs arkeologi memberikan bukti yang konkrit. Hanya saja, masyarakat Palembang dahulu dalam melakukan proses reklamasi juga disertai dengan pembuatan kanal-kanal atau saluran air yang memadai sehingga bahaya banjir bisa dihindari. Nilai-nilai kearifan yang seperti inilah yang tampaknya tidak diikuti oleh masyarakat sekarang.

Penyusutan jumlah sungai di Palembang dari 117 pada tahun 1990 menjadi hanya 60 sungai merupakan dampak dari degradasi budaya sungai yang sangat nyata dialami masyarakat Palembang sejak awal abad ke-20, yang dimulai oleh Belanda saat merencanakan membuat "Kota Taman" di kawasan Talang Semut. Proses reklamasi sungai dan difungsikan menjadi jalan raya oleh Belanda dapat dikatakan sebagai awal perubahan budaya masyarakat Palembang

secara masif. Sungai-sungai yang mengalami pengurukan antara lain Sungai Tengkuruk, Sungai Kapuran, dan Sungai Penedan.

Dampak dari reklamasi sungai dan maraknya pembangunan jalan-jalan beraspal adalah penempatan teras-teras (arah hadap) rumah di tepian Sungai Musi yang tidak lagi menghadap ke arah sungai, melainkan membelakanginya. Akibatnya sungai tidak lagi memegang kendali kehidupan keseharian mereka, kecuali hanya untuk membuang limbah dan menjadikannya kotor.

Kebudayaan merupakan strategi manusia untuk menyesuaikan diri dengan lingkungannya sehingga akan mengikuti pengembangan masing-masing sesuai dengan faktor-faktor setempat (Miksic, 1984: 37). Salah satu diantaranya adalah dalam pemilihan lokasi permukiman. Menurut Zaharah binti Hj Mahmud (1970) seorang peneliti permukiman tradisional di Malaysia, ada sejumlah faktor yang awalnya mempengaruhi manusia dalam pemilihan lokasi permukiman di tepi sungai, antara lain adalah:

1. Faktor alam yang sesuai untuk bertani sawah basah (*wet rice cultivation*).
2. Faktor aksesibilitas melalui jalur air baik dengan permukiman tradisional lain maupun dengan dunia luar. Pada permukiman tradisional di Asia Tenggara dan Semenanjung Tanah Melayu khususnya aksesibilitas merupakan hal yang sengaja dicari terutama lokasi yang dapat dimasuki oleh akses laut (*contact maritime*) untuk memudahkan pertukaran dagangan terutama barter.
3. Kemudahan untuk membawa hasil laut/tangkapan ikan yang juga merupakan kegiatan berpengaruh lokasi dan pola permukiman tradisional.
4. Strategi politik, kepercayaan dan superstitious merupakan sumbangan terakhir pada pemilihan lokasi permukiman tradisional dalam bentuk ukuran, lokasi, dan distribusi.

Faktor-faktor tersebut tampaknya tidak mutlak berlaku di daerah Sumatra, seperti Palembang, karena faktor pertanian sawah basah bukan merupakan faktor yang paling dominan dalam pemilihan lokasi di tepi sungai. Pertimbangan utamanya lebih ditekankan pada fungsi dan peranan sungai pada masa lalu sebagai sarana transportasi utama untuk membawa hasil bumi dari wilayah hulu sungai, terutama dengan dikenalnya damar, kapur barus, dan rempah-rempah yang merupakan komoditi dagang potensial sejak abad masa Kadātuan Śrīwijaya (Wolters, 1967: 97).

Peran Sungai Musi sebagai sarana transportasi utama dan komunikasi sejak tahun 1980-an telah mengalami penurunan, karena telah tergantikan dengan sarana transportasi darat dan udara. Komoditi kayu, minyak, dan batubara saja yang tampaknya masih menggunakan prasarana Sungai Musi.



Gambar 42. Kegiatan perekonomian masyarakat di Sungai Musi sekarang

Menurut Bagian Pengembangan Sumber-sumber Air Sungai DPU Sumatra Selatan, di sepanjang sungai yang bermuara ke Palembang terdapat dermaga-dermaga kecil yang melayani kegiatan ekonomi pusat-pusat hunian tingkat dua di sepanjang sungai ini. Pada masa berikutnya, bersamaan dengan perkembangan prasarana

transportasi darat di Sumatra Selatan jumlah dermaga-dermaga sungai itu semakin menyusut. Dengan demikian menyusut pula peran Sungai Musi bagi perkembangan daerah ini seiring dengan kemajuan di berbagai bidang.

Degradasi budaya sungai yang berimbas pada perubahan nilai masyarakat Palembang bukan merupakan sesuatu hal yang baru, karena memang sifat kebudayaan itu sendiri yang setiap saat akan selalu mengalami perubahan. Bahkan, Sjafrī Sairin (1997: 2) pernah mengemukakan bahwa “berubah” merupakan sifat utama dari kebudayaan. Kebudayaan selalu berubah menyesuaikan diri dengan munculnya gagasan baru pada masyarakat pendukung kebudayaan itu. Hal yang demikian tampaknya juga terjadi pada masyarakat Palembang. Hanya saja, perubahan tersebut tidak diikuti dengan munculnya gagasan baru dalam hal menyikapi kondisi lingkungan Palembang yang berada di lingkungan perairan darat. Akibatnya bukan kemajuan yang dicapai dalam hal penataan lingkungan perkotaan, tetapi justru sebaliknya kemunduran. Jika orang-orang jaman dulu dengan teknologi yang terbatas mampu mengadaptasi lingkungan dan mengubahnya menjadi layak huni, dan bebas dari bahaya banjir. Masyarakat sekarang justru menjadikan daerah ini daerah banjir karena rendahnya manajemen pengelolaan rawa dan daerah perairan lainnya (sungai). Pemukiman yang muncul di atas lahan bekas sungai atau rawa sekarang bisa dikatakan tidak layak huni, karena daerah ini tidak bebas banjir dan cenderung kumuh, serta kondisi sosial masyarakat yang umumnya berada di bawah garis kemiskinan. Jika masyarakat sekarang masih menggunakan daerah ini sebagai daerah hunian, bukan faktor kelayakan untuk hunian yang menjadi pertimbangan utamanya, melainkan karena keterbatasan ekonomi. Mahalnya lahan di darat untuk mendirikan lokasi bangunan, menyebabkan tidak adanya pilihan lain bagi sekelompok masyarakat tidak mampu untuk menempati areal perairan, karena ketiadaan dana untuk membeli lahan di darat. Hal ini ditambah dengan keterbatasan luas lahan (daratan) di daerah Palembang sejak dari masa Kadātuan Śrīwijaya.

transportasi darat di Sumatra Selatan jumlah dermaga-dermaga sungai itu semakin menyusut. Dengan demikian menyusut pula peran Sungai Musi bagi perkembangan daerah ini seiring dengan kemajuan di berbagai bidang.

Degradasi budaya sungai yang berimbas pada perubahan nilai masyarakat Palembang bukan merupakan sesuatu hal yang baru, karena memang sifat kebudayaan itu sendiri yang setiap saat akan selalu mengalami perubahan. Bahkan, Sjafrī Sairin (1997: 2) pernah mengemukakan bahwa “berubah” merupakan sifat utama dari kebudayaan. Kebudayaan selalu berubah menyesuaikan diri dengan munculnya gagasan baru pada masyarakat pendukung kebudayaan itu. Hal yang demikian tampaknya juga terjadi pada masyarakat Palembang. Hanya saja, perubahan tersebut tidak diikuti dengan munculnya gagasan baru dalam hal menyikapi kondisi lingkungan Palembang yang berada di lingkungan perairan darat. Akibatnya bukan kemajuan yang dicapai dalam hal penataan lingkungan perkotaan, tetapi justru sebaliknya kemunduran. Jika orang-orang jaman dulu dengan teknologi yang terbatas mampu mengadaptasi lingkungan dan mengubahnya menjadi layak huni, dan bebas dari bahaya banjir. Masyarakat sekarang justru menjadikan daerah ini daerah banjir karena rendahnya manajemen pengelolaan rawa dan daerah perairan lainnya (sungai). Pemukiman yang muncul di atas lahan bekas sungai atau rawa sekarang bisa dikatakan tidak layak huni, karena daerah ini tidak bebas banjir dan cenderung kumuh, serta kondisi sosial masyarakat yang umumnya berada di bawah garis kemiskinan. Jika masyarakat sekarang masih menggunakan daerah ini sebagai daerah hunian, bukan faktor kelayakan untuk hunian yang menjadi pertimbangan utamanya, melainkan karena keterbatasan ekonomi. Mahalnya lahan di darat untuk mendirikan lokasi bangunan, menyebabkan tidak adanya pilihan lain bagi sekelompok masyarakat tidak mampu untuk menempati areal perairan, karena ketiadaan dana untuk membeli lahan di darat. Hal ini ditambah dengan keterbatasan luas lahan (daratan) di daerah Palembang sejak dari masa Kadātuan Śrīwijaya.

Sjafri Sairin (1997: 2-3) juga mengemukakan bahwa perubahan kebudayaan dapat terjadi karena dipengaruhi oleh faktor-faktor internal yang muncul dari dinamika yang ada dalam masyarakat pendukung kebudayaan itu sendiri, atau pengaruh yang berasal dari luar masyarakat. Salah satu faktor tersebut karena adanya peningkatan jumlah penduduk yang tentu saja membutuhkan tempat pemukiman yang lebih luas dari sebelumnya. Pertumbuhan penduduk ini semakin pesat seiring dengan kemajuan pembangunan di Kota Palembang. Berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 1998 menunjukkan bahwa jumlah penduduk Palembang sudah mencapai 1.418.709 jiwa, terdiri dari laki-laki 706.413 jiwa dan perempuan 712.296 jiwa. Padahal lahan kering yang tersedia amat sangat terbatas, maka solusi yang diambil adalah dengan mereklamasi daerah rawa sebagai lokasi hunian.

Perubahan pola pemukiman tersebut berdampak pada bentuk aktivitas keseharian lainnya, terutama pada sistem subsistensi dan bentuk bangunan. Jika dulu masyarakat Palembang membangun rumah dengan bentuk arsitektur rumah panggung dengan konstruksi kayu atau bentuk rumah rakit dengan konstruksi kayu dan bambu, maka sekarang masyarakat membangun rumahnya dengan bentuk arsitektur modern dengan konstruksi beton dan didirikan langsung di atas tanah. Bentuk arsitektur rumah tinggal masyarakat Palembang disesuaikan dengan struktur sosial yang ada pada masa itu. Rumah berbentuk limas hanya diperuntukkan bagi kalangan bangsawan atau priyayi; sementara rumah rakit diperuntukkan bagi orang asing atau rakyat biasa. Bentuk arsitektur rumah "Gudang", yaitu rumah panggung dan rumah tingkat dengan ornamen Eropa mulai ada pada masa akhir pemerintahan Kesultanan Palembang dan umumnya ditempati oleh para saudagar dan orang asing yang datang dari luar Kota Palembang (Taim, 2002).

E. Penutup.

Berdasarkan uraian di atas dapat dikemukakan sungai berperanan penting bagi perkembangan daerah ini di masa lalu.

Dengan prasarana air (sungai) dan sarana perahu, serta pola agihan sungai yang sedemikian rupa membuat Sumatera Selatan terbuka sehingga dapat menghubungkan ekosistem pedalaman dan ekosistem perkotaan.

Dengan lancarnya transportasi dan komunikasi antara kedua ekosistem memungkinkan Śrīwijaya berkembang dan mendominasi kekuasaan di Asia Tenggara antara abad ke-7-14 Masehi. Perkembangan di bidang pertahanan, politik, ekonomi, sosial, dan budaya tidak bisa dilepaskan dari faktor ketersediaan prasarana dan sarana air di daerah ini. Bahkan, pada masa-masa berikutnya, peranan sungai bagi perkembangan Palembang berlanjut sampai abad ke-20 ini sebelum dikembangkannya transportasi darat.

Masyarakat Palembang sejak awalnya merupakan masyarakat yang hidup di lingkungan perairan, yaitu perairan darat berupa sungai dan rawa-rawa. Kondisi lingkungan alam seperti ini telah membuat masyarakat Palembang beradaptasi sedemikian rupa sehingga setiap aktivitas yang dilakukan tidak terlepas dari lingkungan air. Bahkan bisa dikatakan bahwa masyarakat Palembang kehidupannya tergantung pada sungai ini. Hal ini terlihat jelas dari situs-situs arkeologis dan tinggalan sejarah yang berasal dari masa Kadātuan Śrīwijaya maupun Kesultanan Palembang-Darussalam yang berada di sekitar sungai. Sungai Musi merupakan urat nadi kehidupan masyarakat Palembang di masa lalu. Kehidupan sosial, politik dan budaya dapat berlangsung tidak bisa dilepaskan dari fungsi dan peranan sungai ini sebagai sarana dan prasarana transportasi dan komunikasi.

Sejalan dengan perkembangan jaman dan modernisasi yang terjadi dewasa ini memperlihatkan adanya perubahan nilai-nilai budaya masyarakat Palembang, khususnya dalam melakukan aktivitas kesehariannya. Jika jaman dulu, kehidupan masyarakat Palembang amat tergantung pada peranan Sungai Musi dan anak-anak sungainya, maka pelan tetapi pasti, nilai-nilai tersebut mulai mengalami degradasi. Bahkan ada kecenderungan mulai ditinggalkan. Degradasi budaya ini jika dilihat dari sudut perubahan sebenarnya wajar terjadi, karena

adanya proses dinamika masyarakat itu sendiri. Hanya saja, perubahan nilai yang terjadi pada masyarakat Palembang, terutama dalam pengelolaan lingkungan tampaknya kurang bijaksana dan harusnya perlu dipertimbangkan kembali. Hal ini mengingatkan perubahan nilai budaya ini tidak disertai dengan pemahaman akan arti pentingnya nilai budaya yang ada sebelumnya, yang pada akhirnya justru membuat penataan lingkungan perkotaan Palembang menjadi tidak adaptif terhadap lingkungan alamnya. Dan ini mengakibatkan pada terjadinya banjir setiap musim hujan tiba.

Perubahan nilai budaya masyarakat Palembang dalam penataan lingkungan terjadi karena pertumbuhan penduduk yang semakin padat sehingga membutuhkan lahan yang lebih luas untuk tempat bermukim. Karena lahan kering di daerah ini amat terbatas, maka solusi yang diambil adalah dengan melakukan reklamasi terhadap rawa-rawa dan sungai-sungai yang ada. Hanya saja, pemanfaatan rawa dan sungai ini tidak diimbangi dengan penyediaan kanal-kanal dan tempat penampungan air yang memadai sehingga mengakibatkan banjir setiap kali hujan. Oleh karena itu, perlu kiranya dipertimbangkan kembali kearifan masyarakat Palembang masa lalu dalam mengelola lingkungan sekitar. Reklamasi tetap berjalan, tetapi saluran-saluran air dan tempat penampungannya juga disediakan. Kalau sejak jaman Śrīwijaya saja, dengan teknologi yang masih sederhana telah mampu mereklamasi rawa, kemudian membuat saluran-saluran berukuran besar untuk membuang air menuju Sungai Musi, tentunya masyarakat Palembang saat ini lebih dari mampu untuk melakukan hal yang sama.

***Bangsa Melayu budaya bahari,
Hidup mengembara mencari ikan.
Jangan terlambat kita sadari,
Kehidupan sungai perlu dilestarikan.***

DARI PERMUKIMAN RAWA PERAIRAN DANGKAL MENJADI PERMUKIMAN PERTANIAN LAHAN GAMBUT

Bambang Budi Utomo

Kawasan pantai timur Sumatra mulai dari wilayah provinsi Sumatra Utara hingga Lampung merupakan rawa-rawa lahan gambut. Di kawasan ini bermuara sungai-sungai besar yang mengendapkan material lumpur. Beberapa di antaranya membentuk delta, misalnya delta Batanghari dan delta Musi (Anwar dkk., 1984: 245-266). Pada saat ini kawasan tersebut dimanfaatkan sebagai hunian oleh para transmigran dan juga oleh para pendatang dari Sulawesi Selatan yang dengan sengaja membukanya untuk lahan pertanian.

Bagaimana keadaan di masa lampau di kawasan ini jauh sebelum lahirnya Kadātuan Śrīwijaya, sebuah kerajaan maritim yang kekuatannya didominasi oleh orang-orang bahari? Siapa dan darimana mereka datang? Bukti-bukti arkeologis yang ditemukan di kawasan lahan gambut menunjukkan bahwa sekurang-kurangnya sejak abad ke-4 Masehi kawasan ini telah dihuni.

A. Austronesia

Perpindahan/migrasi orang-orang para penutur rumpun bahasa Austronesia berlangsung sejak 3000 Sebelum Masehi hingga millenium pertama tarikh Masehi. Mereka datang dari Taiwan dengan cara menyeberangi pulau-pulau hingga akhirnya tiba di Sulawesi dan Kalimantan. Berdasarkan temuan alat-alat batu dan cerita rakyat di Kalimantan, beberapa pakar arkeologi dan linguistik merekonstruksi perjalanan mereka hingga menyebar ke Nusantara. Dari Kalimantan pada 500 SM menyeberang lagi ke Semenanjung Tanah Melayu, Sumatra, dan Jawa.

Para penutur rumpun bahasa Austronesia ini, dari Kalimantan Barat mereka mendiami kawasan pantai timur Sumatra di daerah yang berawa-rawa. Di antara kawasan yang mereka huni adalah kawasan rawa di pesisir timur Sumatra Selatan. Pada awal kedatangannya kawasan ini masih berupa rawa yang ditumbuhi hutan bakau (*Mangrove*). Mereka tinggal di kawasan lahan basah dengan mendirikan rumah di atas tiang yang tinggi, dan mereka bermata-pencaharian sebagai nelayan dan mungkin pedagang. Hasil budaya yang mereka tinggalkan ditemukan di Situs Karangagung dan Situs Air Sugihan.

Kalau ditelaah dari penyebaran para penutur rumpun bahasa Austronesia, khusus untuk Sumatra telah dihuni oleh manusia yang diduga telah bertutur dalam bahasa Melayu Kuna. Meskipun mereka telah menggunakan bahasa Melayu (mungkin kala itu bahasa Melayu sudah menjadi *Lingua Franca*), namun mereka belum mengenal aksara. Beberapa pakar linguistik menduga bahwa perkembangan bahasa Melayu berasal dari Sambas di Kalimantan Barat yang kemudian menyebar ke Sumatra, Semenanjung Tanah Melayu, dan Jawa (Collin, 2005).

Para penutur rumpun bahasa Austronesia ini, dari Kalimantan Barat mereka mendiami kawasan pantai timur Sumatra di daerah yang berawa-rawa. Di antara kawasan yang mereka huni adalah kawasan rawa di pesisir timur Sumatra Selatan. Dari kawasan ini terdapat dua situs, yaitu Situs Karangagung dan Situs Air Sugihan. Mereka tinggal di kawasan lahan basah dengan mendirikan rumah di atas tiang yang tinggi, dan mereka bermata-pencaharian sebagai nelayan dan mungkin pedagang (Marhaeni, 2005)⁹.

⁹ Situs yang sama seperti di Karangagung ditemukan juga di Situs Kuala Selingsing (pantai barat negara bagian Perak, Malaysia). Lingkungan situs merupakan hutan *mangrove* dengan tinggalan budayanya sisa-sisa hunian dan penguburan prasejarah, tembikar, manik-manik batu, kaca, tulang ikan, dan kerang, dan alat-alat yang dibuat dari gading dan tulang. Disamping itu ditemukan juga barang-barang kaca abad ke-10 Masehi dari Iran atau Irak. Secara umum pertanggalan situs ini abad ke-3 Sebelum Masehi – 11 Masehi (Shuhaimi, 2004: 70-71).

Tinggalan budaya masa lampau yang dari Situs Karangagung Tengah terdapat di 21 unit lokasi, antara lain Mulyaagung, Karyamukti, Karangmukti, Sariagung, Sukajadi, dan Bumiagung. Tinggalan budaya yang ditemukan dari unit-unit ini antara lain sisa tiang kayu, kemudi perahu, barang-barang tembikar, manik-manik kaca dan batu, artefak logam, pelandas (*anvil*)¹⁰, bandul jaring, batu asah, serta gelang kaca dan logam. Berdasarkan analisis karbon C-14, situs ini diduga berasal dari sekitar abah ke-4 Masehi (Marhaeni, 2005: 2). Melihat dari jenis tinggalan budaya ini diduga masyarakat di Karangagung Tengah ini hidup dari masa prasejarah atau paling tidak dari masa proto sejarah. Temuan yang berupa liontin berbentuk sosok manusia mengindikasikan dari masa prasejarah.

Keletakkannya di daerah pantai memungkinkan berhubungan dengan kawasan lain yang jauh seperti dengan India dan Tiongkok. Dari Situs Karangagung ditemukan tembikar yang mempunyai ciri kuat dari Arikamedu (India Selatan – Tenggara) yang ditemukan juga di situs-situs pesisir Jawa dan Bali. Tembikar Arikamedu biasanya mempunyai ciri hiasan lingkaran konsentris (*romano rouletted*) pada bagian dasar sebelah dalam. Di bagian dinding luarnya ada yang polos dan ada pula yang diberi hiasan teknik gores¹¹. Bukti arkeologis ini mengindikasikan adanya hubungan dengan India. Apakah orang-orang dari Karangagung yang ke India, atau para saudagar India yang datang ke Nusantara.

Sisa permukiman lahan basah di pantai timur Sumatra ditemukan juga di Situs Air Sugihan. Dari situs ini ditemukan tinggalan budaya masa lampau berupa manik-manik batu dan kaca, pelandas (*anvil*), gelang logam dan kaca, artefak logam, tembikar, dan keramik. Pertanggalan sementara dari situs ini didasarkan atas temuan dua buah

¹⁰ Artefak jenis ini ditemukan juga di Situs Air Sugihan. Dibuat dari terrakota dengan ukuran diameter sekitar 7 cm. Menurut Abu Ridho temuan dari Air Sugihan tersebut adalah anak timbangan untuk barang-barang dagangan yang bukan logam mulia.

¹¹ Tembikar Arikamedu ada yang kasar biasanya berwarna merah dan ada pula yang halus biasanya berwarna agak gelap. Dibakar dengan teknik pembakaran yang tinggi sehingga kekerasannya seperti barang-barang *stoneware*.

teko (*ewer*) yang berasal dari masa Dinasti Sui (581-618 Masehi). Banyaknya temuan manik-manik batu karnelian mengindikasikan bahwa manik-manik jenis ini diimport dari India, karena pada masa itu (sekitar abad ke-6 Masehi) manik-manik tersebut merupakan komoditi penting dari India yang dikapalkan melalui Arikamedu. Ada juga manik-manik dari emas yang bentuknya sama seperti manik karnelian (kerucut ganda). Menurut Sumarah Adhyatman manik-manik ini berlanggam abad ke-3-7 Masehi (Adhyatman dan Arifin, 1993: 126).

Bukti-bukti arkeologis dari situs-situs tersebut mengindikasikan bahwa hubungan dengan India sudah berlangsung lama. Tembikar Arikamedu merupakan indikator kuatnya. Melihat pertanggalan situs Karangagung, setidaknya-tidaknnya hubungan dengan India sudah berlangsung sejak abad ke-4 Masehi. Relatif jauh lebih tua dari pertanggalan *yūpa* dari Muara Kaman (Kutai, Tenggarong, Kalimantan Timur). Dengan kata lain, dari tempat inilah penduduk Nusantara mulai "mengundang" budaya India ke Nusantara, sebelum berkembangnya ajaran Hindu dan ajaran Buddha.

B. Para Pembuka

Jaman telah berubah dan para pemukim pendahulu telah lama punah. Untuk beberapa ratus tahun lahan para pemukim awal "dibiarkan" terserah pada alam. Semula merupakan rawa bakau yang dihuni manusia berbudaya bahari, kini telah menjadi lahan gambut yang dibudidayakan menjadi lahan pertanian. Masyarakat yang semula berlatar budaya bahari, kini masyarakat yang berlatar budaya agraris. Bagaimana mereka menyikapi lingkungan alam yang sama sekali baru.

Setelah para penutur rumpun bahasa Austronesia membuka rawa-rawa bakau sebagai lahan permukiman, kini giliran "keturunannya" yang datang dari pulau lain di Nusantara. Dalam sejarah tercatat suku Bugis dan suku Banjar yang memang berlatar budaya agraris membuka lahan di pantai timur Sumatra. Mereka datang dengan niatan memenuhi kebutuhan perluasan lahan untuk budidaya pertanian

dan permukiman. Aktivitas ini mereka lakukan karena terbatasnya peluang yang mereka hadapi untuk memperluas lahan garapan di tempat asalnya, Kalimantan Selatan dan Sulawesi Selatan.

Salah kaprah kalau dikatakan Suku Bugis adalah pelaut, karena banyak awak Pinisi dari Suku Bugis. Pada hakekatnya mereka ini adalah bangsa agraris. Suku Bugis telah memiliki pengalaman cukup lama dalam pembukaan lahan di daerah rawa. Kawasan rawa-rawa di pantai timur Sumatra direklamasi guna budidaya pertanian dan permukiman.

“Belajar” dari pengalaman orang Bugis dan Banjar ini, pada sekitar tahun 1960-an Pemerintah Indonesia memulai program reklamasi rawa pasang surut. Tujuannya adalah untuk mendapatkan perluasan lahan yang layak untuk pengembangan peranian dan permukiman. Tahun 1970-an proyek ini dilakukan di daerah muara Musi antara lain di Air Sugihan dengan membuat parit-parit dan mereklamasi rawa. Lahan ini diperuntukkan bagi para transmigran asal Jawa.

Penempatan orang Jawa yang berlatar budaya agraris di lahan gambut bukan tidak ada masalah. Orang Jawa sudah terbiasa dengan lahan-lahan pertanian subur yang menempati dataran vases gunungapi. Apapun yang ditanam sudah pasti tumbuh. Sekarang mereka menghadapi lingkungan alam baru yang harus dikelola dengan keras. Lahan gambut yang miskin zat hara, miskin oksigen, dan mempunyai tingkat keasaman yang tinggi.

C. Menyikapi Lingkungan

Pada hakekatnya hubungan antara manusia dan lingkungan alamnya tidak semata-mata terwujud sebagai hubungan ketergantungan manusia terhadap lingkungannya, melainkan juga sebagai hubungan dalam hal manusia mempengaruhi dan mengubah lingkungannya (Suparlan, 1980: 20). Para transmigran Jawa itu harus mengubah atau “memanipulasi” lingkungan lahan gambut menjadi

bidang lahan yang layak untuk bermukim dan bertani. Mereka menjadi bagian dari lingkungan alam tempatnya hidup, sekaligus lingkungan alam tempatnya hidup adalah bagian dari dirinya.

Usaha mengubah lingkungan alam yang baru dilakukan dengan cara menenggelamkan ban-ban bekas dan sabut kelapa ke rawa-rawa. Untuk mempercepat proses reklamasi agar layak menjadi lahan pertanian, kemudian mereka menimbunnya dengan tanah. Guna menetralsir keasaman lahan, mereka taburkan kapur. Usaha ini dilakukan oleh para transmigran dan orang-orang Bugis di daerah delta Batanghari pada areal pasang surut, dan menghasilkan panen raya. Keadaan ini hanya dapat terjadi di lahan dekat dengan Batanghari karena dekat dengan sumber air

Masalah lain yang sering terjadi pada permukiman di lahan gambut adalah masalah air. Baik air untuk mengairi lahan pertanian, maupun air bersih yang layak minum. Ketika musim kemarau daerah lahan gambut sangat kering. Parit-parit yang sengaja digali justru malah menjadikan lahan lebih kering karena air yang "tersimpan" pada lahan gambut terakumulasi di parit. Lahan kering ini dimanfaatkan penduduk sebagai lahan pekarangan. Pertanian yang dikembangkan adalah sistem ladang, bukan pertanian sawah pasang surut seperti yang dilakukan orang-orang Bugis di delta Batanghari.

Dalam usaha mengatasi kekurangan air bersih, pemerintah menyediakan peralatan penyulingan air. Peralatan ini ditempatkan di sebuah ponton yang dapat dipindah melalui parit-parit yang banyak terdapat di daerah transmigrasi. Air sulingan ini layak digunakan untuk air minum dan masak. Untuk keperluan mandi dan cuci dipakai air hujan yang ditampung pada bak-bak penampungan.

Seluruh aktivitas manusia yang berlangsung di pantai timur Sumatra tersebut, tentu kerangka landasan berfikirnya adalah kebudayaan. Hubungan antara aktivitas manusia dan lingkungan alamnya dijembatani oleh pola-pola kebudayaan yang dimilikinya

(Forde, 1963: 463). Dari bidang tanah yang tidak layak mukim dan tani, menjadi lahan yang dapat menunjang kehidupan.

*Burung cendrawasih kepunyaan dewa,
Pikat betina sambil menari.
Seberangi selat lintasi rawa,
Tumbuh kembangkan budaya bahari.*

DAFTAR PUSTAKA

- Adhyatman, Sumarah dan Arifin, Redjeki, 1993. *Manik-manik di Indonesia*. Jakarta: Djambatan.
- Ambary, Hasan Muarif. 1979, "Catatan tentang Penelitian Beberapa Situs Masa Sriwijaya", dalam *Pra-Seminar Penelitian Sriwijaya*. Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional, hlm. 7-18.
- _____, 1990, "Peranan Beberapa Bandar Utama di Sumatra Abad 7-16 Masehi dalam Jalur Jalan Darat Melalui Lautan", dalam *Kalpataru 19*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, hlm. 51-63.
- Andaya, Barbara Watson, 1993. *To Live as Brothers: Southeast Sumatra in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Anwar, Jazanul dkk., 1984. *Ekologi Ekosistem Sumatera*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Armando Cortesão, 1935. *Cartografia e Cartografos Portugueses dos Seculos xv e xvi, 2 jilid*. Lisboa: Edicao dan "Serra Nova".
- Atmodjo, Junus Satrio, 2000. "Sejarah Perdagangan dan Pelayaran Indonesia Masa Lalu (Abad III-XIII)" *Leaflet Pameran Temuan Harta Karun Bawah Air dalam Sejarah Perdagangan Maritim Indonesia*, Jakarta, 18– 4 Juli 2000.
- Bale, Djenen (ed.), 1994/1995. *Analisis Pola Pemukiman di Lingkungan Perairan di Indonesia*. Jakarta: Proyek Pengkajian dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya Pusat, Direktorat Jenderal Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Bapenas, 2010. "Info DR Upang-Delta Upang, Air". *Bapenas.go.id*.

- Barbosa, Duarte, 1518. *The Book of Duarte Barbosa. An Account of the Countries Bordering on the Indian Ocean and Their Inhabitants (2 Vols)*, (terjemahan M. Longworth Dames) vol. 2, Reprint. London: Hakluyt Society.
- Bee B, Baszley dan Bee, Basrah, 2000. "Sejarah dan Pola Kekerapan Kapal Karam di Asia Tenggara antara tahun 1501-1900 Masihi", dalam *MANU* 4. Kualalumpur: Ikatan Ahli Arkeologi Malaysia.
- Boechari, 1981. "Report on Research on Srivijaya". *Studies on Srivijaya*. Jakarta: Proyek Penelitian Purbakala Jakarta, hlm. 79-94.
- _____, 1986. "New Investigations on the Kedukan Bukit Inscription", dalam *Untuk Bapak Guru*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, hlm. 3-56.
- _____, 1993. "Hari Jadi Kota Palembang Berdasarkan Prasasti Kedukan Bukit", dalam *Śrīwijaya dalam Perspektif Arkeologi dan Sejarah*. Palembang: Pemerintah Daerah Tk. I Propinsi Sumatra Selatan, hlm. A1-1-8.
- Casparis, J.G. 1956. *Selected Inscription from the 7th to the 9th Century A.D.* (Prasasti Indonesia II). Bandung: Masa Baru.
- Childe, V. Gordon, 1979. "The Urban Revolution", dalam Gregory L. Possehl (ed.), *Ancient Cities of the Indus*. Durham, North Carolina: Carolina Academic Press, hlm. 12-17.
- Clarke, David L, 1977. "Spatial Analysis in Archaeology", *Spatial Archaeology*. London, New York, San Fransisco: Academic Press.
- Cœdés, G., 1918. "Le Royaume de Çrivijaya", dalam BEFEO 18, hlm. 1-36.
- _____, 1968. *The Indianized States of Southeast Asia*, (ed. W.F. Vella, translated by S.B. Cowing). Hawaii : East-West Centre.

- Collins, James T., 2005. *Bahasa Melayu Bahasa Dunia: Sejarah Singkat*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia dan KITLV-Jakarta.
- Cortese, Armando (ed.), 1967. *The Suma Oriental of Tomé Pires and the Book of Francisco Rodrigues*. [Translated from the Portuguese MS in the Bibliothèque de la Chambre des Députés, Paris, and edited by Armando Cortese]. Nendeln/Liechtenstein: Kraus Reprint Limited.
- Daldjoeni, N. 1984. *Geografi Kesenjaraan II Indonesia*. Bandung: Alumni.
- Dalsheimer, Nadine et P.-Y. Manguin, 1998. "Vişnu mitrés et réseux marchands en Asie du Sud-Est; nouvelles données archéologiques sur le 1er millénaire apr. J.-C.", dalam *Bulletin de l'École Française d'Extrême-Orient* 85, hlm. 87-123.
- Delgado, James P., 1997. *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*. London: British Museum Press.
- Depnakertrans , 2010. "Kota Terpadu Mandiri", *Depnakertrans.go.id*.
- Deutz, G.J.J., 1885. "Baros", dalam TBG 22, hlm. 156-163.
- Ferrand, Gabriel, 1913. "Voyage de Vajrabodhi (Vers 717)", dalam *Relations de Voyages et Textes Géographiques Arabes, Persans et Turcs Relatifs à l'Extrême-Orient: Leroux*.
- _____, 1922. "L'empire Sumatranais de Çrivijaya", dalam *Journal Asiatique*. Paris: Imprimerie Nationale.
- Flecker, Michael, 2002. *The Archaeological Excavation of the 10th Century Intan Shipwreck*. BAR International Series 1047.
- Forde, C.D., 1963. *Habitat, Economy and Society*. New York: Dutton.
- Geldern, Robert von Heine, 1982. *Konsepsi tentang Negara dan Kedudukan Raja di Asia Tenggara*. Terjemahan Deliar Noer. Jakarta: CV Rajawali.

- Green, Jeremy, 2004. *Maritime Archaeology. A Technical Handbook*. Elsevier Academic Press.
- Groeneveldt, WP, 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malay Archipelago Compiled from Chinese Sources*. Djakarta: Bhratara.
- _____, 2009. *Nusantara dalam Catatan Tionghoa*. Depok: Komunitas Bambu.
- Hall, D.G.E., 1960. *History of Southeast Asia*. London: Macmillan & Co Ltd.
- Hanafiah, Djohan, 1988. *Palembang Zaman Bari: Citra Palembang Tempo Doeloe*. Palembang: Humas Pemda Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang.
- _____, 1995. *Melayu-Jawa: Citra Budaya dan Sejarah Palembang*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Hapsoro, Eadhiey Laksito, 1989. "Shih-li-fo-shih Siang Hari", dalam *Pertemuan Ilmiah Arkeologi V (III Metode dan Teori)*. Jakarta: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia, hlm. 32-47.
- Hardiati, Endang Sri, 2008. "Peradaban Awal Masa Sejarah: Permukiman Awal Masa Sejarah (Pra-Sejarah) di Pantai Timur Sumatra Selatan", *Laporan Penelitian Arkeologi*. Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional (tidak terbit).
- Haviland, William A., 1985. *Antropologi* Jilid 2. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Hirth, Friederich dan W.W. Rockhill (eds.), 1966. *Chau Ju-Kua. His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries, entitled Chu-fan-chi*. Amsterdam: Oriental Press.
- Hole, F & Heizer RF, 1965. *An Introduction to Prehistoric Archaeology* (3rd edition). New York: Holt, Rinehart and Winston Inc.
- Hourani, George Fadlo, 1951. *Arab Sea-Faring in the Indian Ocean in*

Ancient and Early Mediaval Times. Princeton New Jersey: Princeton University Press.

- Intan, Fadhlán, 2003. "Geologi Situs Kota Kapur, Kabupaten Bangka, Provinsi Kepulauan Bangka-Belitung", *Jurnal Arkeologi Siddhayatra Vol. 8 No 2*. Palembang: Balai Arkeologi Palembang, hlm. 108–113.
- Kaplan, David & Albert A. Manners, 1999. *Teori Budaya*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Koentjaraningrat, 1980. *Beberapa Pokok Antropologi Sosial*. Jakarta: Dian Rakyat.
- Koestoro, Lucas Partanda, 1993. "Tinggalan Perahu di Sumatra Selatan: Perahu Sriwijaya?", dalam *Sriwijaya dalam Perspektif Arkeologi dan Sejarah*. Palembang: Pemerintah Daerah Tk. I Provinsi Sumatra Selatan, hlm. C1-1-10.
- _____, 1994. "Situs Bangkai Perahu di Sumatera Selatan, Data Kemaritiman Sriwijaya", *bahan ceramah di Museum Balaputra Dewa*. Palembang: Balai Arkeologi Palembang.
- Koestoro, L.P. et. Al. , 1994. "An Ancient Site Reascertained: The 1994 Campaigns at Kota Kapur (Bangka, South Sumatra)", dalam P.-Y. Manguin (editor), *Proceedings of the 5th International Conference of the European Association of Southeast Asian Archaeologists*, Paris, 24th - 28th October 1994, Vol. II. Centre for Southeast Asian Studies University of Hull.
- Kusumohartono, Bugie M.H., T.t., "Potensi Lingkungan Regional dan Pertumbuhan Peradaban Kuna di Palembang", dalam *Himpunan Penelitian Arkeologi Palembang Tahun 1984-1992*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, hlm. 28-43 (tidak terbit).
- Lapian, A.B., 1979. "Pelayaran dalam Periode Sriwijaya", dalam *Pra-Seminar Penelitian Sriwijaya*. Jakarta: Proyek Penelitian dan Penggalian Purbakala Departemen P&K, hlm. 95-104.

- Leur, J.C. van, 1960. *Indonesian Trade and Society*. Bandung: Sumur Bandung.
- Manguin, Piere-Yves, 1980. "The Southeast Asia Ship: A Historical Approach", dalam *Journal Southeast Asian Studies XI (2)*, hlm. 266-276.
- _____, 1984, "Garis Pantai Sumatra di Selat Bangka: Sebuah Bukti Baru Tentang Keadaan yang Permanen pada Masa Sejarah", dalam *Amerta 8*. Jakarta: Puslit Arkenas, hlm. 17-23.
- _____, 1987. "Perahu Karam di Situs Bukit Jakas, Propinsi Riau", dalam *10 Tahun Kerjasama Pusat Penelitian Arkeologi Nasional (Puslitarken) dan Ecole Française d'Extreme-Orient (EFEO)*, Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, hlm. 43-64.
- _____, 1993-1994. "Palembang and Śrīwijaya: an Early Harbour-City Rediscovered", dalam *Saraswati Esai-esai Arkeologi 2 Kalpataru Majalah Arkeologi Nomor 10*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, hlm. 35-51.
- Marhaeni SB, Tri, 1997. "Laporan Penelitian Situs Kota Kapur, Kabupaten Bangka, Provinsi Sumatra Selatan". *Berita Penelitian Arkeologi No. 2*. Palembang: Balai Arkeologi Palembang.
- _____, 2005. "Pemukiman Pra-Sriwijaya di Pantai Timur Sumatera Kawasan Karangagung Tengah Kabupaten Musi Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan", dalam *Berita Penelitian Arkeologi No. 13*. Palembang: Balai Arkeologi Palembang.
- McKinnon, E. Edwards, 1993-1994. "Arca-arca Tamil di Kota Cina", dalam *Kalpataru 10*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, hlm. 53-79.

- Meilink-Roelofs, M.A.P., 1962. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago Between 1500 and About 1630*. Den Haag: Martinus Nijhoff.
- Miksic, John N., 1984. "Penganalisaan Wilayah dan Pertumbuhan Kebudayaan Tinggi di Sumatera Selatan", dalam *Berkala Arkeologi* 5 (1). Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta, hlm. 8-24.
- Mills, J. V. G. 1970. *Ma Huan. Ying-yai Sheng-lan. 'The Overall Survey of the Ocean's Shore' (1433)*. (Translated from Chinese text edited by Feng Ch'eng-Chün with introduction, notes and appendices by J.V.G. Mills). Cambridge: University Press for the Hakluyt Society.
- Mulyana, Slamet, 1981. *Kuntala, Sriwijaya, dan Suwarnabhumi*. Jakarta: Idayu.
- Mundardjito, 1993. "Pertimbangan Ekologi dalam Penempatan Situs-situs Masa Hindu Budha di Daerah Yogyakarta: Kajian Arkeologi Ruang Skala Mikro", *Disertasi*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- _____, 1994. "Adaptasi Manusia terhadap Lingkungan Berdasarkan Situs Kepurbakalaan di Propinsi Jambi", *Laporan Penelitian Arkeologi Propinsi Jambi*. Jambi: Tim Koordinasi Penelitian Sejarah Melayu Kuno.
- _____, 1995. "Kajian Kawasan: Pendekatan Strategis dalam Penelitian Arkeologi di Indonesia Dewasa Ini", *Berkala Arkeologi edisi khusus Manusia Dalam Ruang: Studi Kawasan dalam Arkeologi*. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta, hlm. 24-28.
- Munoz, Paul Michel, 2009. *Kerajaan-kerajaan Awal Kepulauan Indonesia dan Semenanjung Malaysia: Perkembangan Sejarah dan Budaya Asia Tenggara* (Jaman Prasejarah – Abad XVI). Yogyakarta: Penerbit Mitra Abadi.
- NN, 1917. *Encyclopædie van Nederlandsch Indie Vol II*. Leiden: E.J. Brill.

- Novita, Aryandini, 2009. "Mercusuar-mercusuar di Perairan Bangka Belitung (Kajian Pendahuluan), *Evaluasi Hasil Penelitian Arkeologi*, Denpasar 2–5 November 2009.
- Pemda Tingkat I Propinsi Sumatra Selatan, 1994. *Situs-situs Masa Klasik di Wilayah Palembang*. Palembang: Pemda Tk. I Propinsi Sumatra Selatan.
- Pigafetta, Antonio, 1524. *First Voyage Round the World*. (terj. J.A. Robertson). Manila: Filipina Book Guild.
- Poesponegoro, Marwati Djoenet dan Nugroho Notokusanto (ed.), 1984a. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: P.N. Balai Pustaka.
- _____, 1984b. *Sejarah Nasional Indonesia III*, Jakarta: P.N. Balai Pustaka.
- Rouffaer, G.P., 1900, "Een paar Aanvullingen Over Bronzen Keteltrommen in Nederlandsch-Indië", dalam *BKI* 7, hlm. 284-307.
- _____, 1905. "Oudste Ontdekkingsstochten" dalam *Encyclopædie van Nederlandsch-Indië, Jilid IV*.
- Rouffaer, G.P. & J.W. Ijzerman (ed.), 1915. *De eerste Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië, Jilid I*. Den Haag: D'eerste Boek van Willem Lodewycksz.
- Sairin, Sjafrin, 1997. "Nilai Budaya dalam Dinamika Perubahan Masyarakat", makalah *ceramah ilmiah* Museum Negeri Provinsi Sumatra Selatan "Balaputra Dewa" tanggal 11 Agustus 1997.
- Sartono, S., 1979. "The Capitals of Srivijaya Based on Palaeogeographical Interpretations", dalam *Studies on Srivijaya*. Jakarta: Proyek Penelitian Purbakala Jakarta, hlm. 13-44.
- Sastri, K.A. Nilakanta, 1932. "A Tamil Merchant Guild in Sumatra", dalam *TBG* 72, hlm. 314-327.
- Scholz, Ulrich, 1986. "Persediaan Tanah di Sumatra Selatan dan Potensinya untuk Kepentingan Pertanian", dalam Jürgen H.

- Suparlan, Parsudi, 1980. "Manusia, Kebudayaan, dan Lingkungannya Perspektif Antropologi Budaya", dalam *Yang Tersirat dan Tersurat* (ed. Meutia F. Swasono). Jakarta: Fakultas Sastra Universitas Indonesia, hlm. 20-33.
- Taim, Eka Asih Putrina, 1997. "Laporan Penelitian Arkeologi Klasik di Situs Parit 7, Nipah Panjang, Kabupaten Tanjung Jabung, Provinsi Jambi", *Laporan Penelitian Arkeologi*. Palembang: Balai Arkeologi Palembang (tidak terbit).
- Tanudirjo, Daud Aris, 2008. "Bab I Pendahuluan: Awal Jaringan Pelayaran dan Perdagangan", dalam Bambang Budi Utomo (editor) *Kapal Karam Abad ke-10 di Laut Jawa Utara Cirebon*. Jakarta: PANNAS BMKT.
- Tjandrasasmita, Uka, 1978. "The Introduction of Islam and Growth of Moslem Cities in the Indonesian Archipelago", dalam *Dynamics of Indonesian History* (eds. Haryati Soebadio, Carine A du Marchie Sarvas). Amsterdam: North-Holland Publishing Company.
- Utomo, Bambang Budi, 1985. "Penelitian Arkeologi di Daerah Lembah Sungai Musi, Palembang", dalam *Rapat Evaluasi Hasil Penelitian Arkeologi II*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, hlm. 151-162.
- _____, 2003. "Masalah Sekitar Penaklukan Śrīwijaya atas Bhumijawa: Tinjauan Arkeologis Berdasarkan Bukti-Bukti Mutakhir", dalam *Jurnal Arkeologi Siddhayātra Vol. 8 No 2*. Palembang: Balai Arkeologi Palembang, hlm. 63-83.
- _____, 2005. "Pengaruh Budaya Tionghoa yang Melekat pada Seni Lakuer", *Seminar Peringatan 600 Tahun Pelayaran Cheng Ho di Nusantara*, Palembang 18 Juni 2005.
- _____, (ed.), 2007. *Pandanglah Laut sebagai Pemersatu Nusantara*. Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata.

- _____, 2009, "Arkeologi dan Sejarah Kebaharian Śrīwijaya", *bahan pada Ekspedisi Śrīwijaya*, tanggal 6-10 Oktober 2009.
- White, Lislle, 1959. *The Evolution of Culture: The Development of Civilization to the Fall of Rome*. New Yok: McGraw-Hill Book Company Inc.
- Wiyana, Budi dan Marhaeni SB, Tri, 2009. *Ekspedisi Sriwijaya 2009: Mencari Jalur yang Hilang*. Palembang: Balai Arkeologi Palembang (tidak terbit).
- _____, 2010. "Temuan Papan Perahu di Jalur 16 Air Sugihan". *Laporan Ringkas*. Palembang: Balai Arkeologi Palembang.
- Wolters, O.W., 1965. "A Note on Capital of Srivijaya during the Eleventh Century", *Essays offered to G.H. Luce, Atribus Asiae t. 225-239*.
- _____, 1967. *Early Indonesia Commerce: A Study of the Origins of Srivijaya*. Ithaca, London: Cornell University Press.
- _____, 1974. *Early Indonesia Commerce: A Study of the origin of Sriwijaya*, Ithaca: Cornell University Press.
- _____, O.W., 1979. "A Note on Sungsang Village at the Estuary of the Musi River in Souteastern Sumatra: A Reconsideration on the Historical Geography of the Palembang Region", dalam *INDONESIA XVII*, hlm. 33-50.
- Woelders, M.O., 1975. "Het Sultanaat Palembang 1811-1825". *VKI 72*. s'Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Zakharov, Anton O., 2009. "Constructing the Polity of Śrīwijaya in the 7th – 8th Centuries: The View According to the Inscriptions", dalam *Indonesia Studies Working Paper*, July 2009, The University of Sidney.
- Zed, Mestika, 2003. *Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang 1900-1950*. Jakarta: Pustaka LP3ES Indonesia.

www.jelajahsitus.blogspot.com. Agus Sudaryadi, "Lokasi Tenggelamnya Kapal Jepang pada PD II di Perairan Indonesia", diakses tanggal 2 Juni 2009.

www.unc.edu. "Lighthouses of Sumatera", diakses tanggal 20 Agustus 2009.

www.historianews.blogspot.com. Wiko Rahardjo "Temuan kapal kuno di Rembang", diakses tanggal 25 oktober 2010.

Buku Ekspedisi Śrīwijaya: Mencari jalur Yang Hilang merupakan publikasi hasil kegiatan Ekspedisi Śrīwijaya 2009 yang dilaksanakan oleh Balai Arkeologi Palembang berkerjasama dengan Direktorat Peninggalan Bawah Air, Kementerian Kebudayaan Dan Pariwisata. Ekspedisi ilmiah ini bertujuan mencari jalur ekspedisi Śrīwijaya pada abad ke VII M dan kesinambungannya dengan jalur lalu lintas navigasi pelayaran pada masa-masa selanjutnya. Ekspedisi melibatkan peneliti dari berbagai disiplin ilmu, yaitu kelautan, geografi, arkeologi dan antropologi.

Ekspedisi dilakukan dengan menggunakan moda angkutan air dimulai dari Kota Kapur (Bangka), menyeberangi Selat Bangka, masuk ke perairan Sungai Sungsang, Sungai Musi, dan berakhir di Palembang. Tempat-tempat yang menjadi obyek pengamatan adalah Situs Kota Kapur, Air Sugihan, dan Delta Upang di pertemuan Sungai Musi dan Sungai Upang.

Terbitnya buku ini diharapkan dapat memberikan informasi lebih komprehensif tentang Śrīwijaya sebagai kerajaan maritim, kerajaan bahari kepada masyarakat. Untuk para peneliti sejarah, arkeologi, antropologi, dan ilmu-ilmu sosial yang hendak mendalami kajian permukiman masyarakat pantai, buku ini dapat dipakai sebagai pedoman penelusuran lebih lanjut.

Kementerian Kebudayaan Dan Pariwisata
Badan Pengembangan Sumberdaya Kebudayaan Dan Pariwisata
Balai Arkeologi Palembang
Jl. Kancil Putih, Lr. Rusa, Demang Lebar Daun
Palembang 30137
www.arkeologi.palembang.go.id