

ISSN 2088 - 81XX
Edisi 1, No.2, Juli-Desember 2011

JURNAL

IKAHIMSI

Ikatan Himpunan Mahasiswa Sejarah Se-Indonesia



Menyusuri Jejak Sejarah Pesisir Indonesia

Info Sejarah

Kajian sejarah pesisir bukan lagi merupakan kajian baru sejak perhatian kepada dunia maritim diberikan mulai beberapa dekade yang lalu. Disertasi F.X. Suhartono tentang kota-kota pantai di Jawa di masa sebelum abad ke-18 dan disertasi dan karya-karya lanjutan A.B. Lopian telah meneguhkan kajian dunia maritim sebagai kajian penting dalam penulisan sejarah Indonesia di samping kajian dunia agraris (dan gerakan petani). Tapi pertanyaan terpenting dalam kajian dunia maritim, dimana kajian masyarakat pesisir merupakan bagian yang penting di dalamnya, adalah apakah dalam mengkaji dunia maritim dilahirkan dan dibutuhkan satu perangkat kerja, konsep, teori, atau metode yang berbeda dengan kajian dunia agraris? Ataukah kajian dunia maritim "sekedar" menggeser *subject matter* kajiannya dari dunia petani ke dunia pelaut dan nelayan?

DAFTAR ISI

Pengantar

DIAZ PRADADIMARA ~ 4

Kejayaan Budaya Maritim Di Pantai Utara Jawa Dan Refleksi Membangun Indonesia Sebagai Negara Bahari: Menyambung Mata Rantai Yang Putus

SINGGIH TRI SULISTIYONO ~ 7

Peta Dalam Sejarah Dan Sejarah Dalam Peta

GUSTI ASNAN ~ 26

Sejarah Perkembangan Nama Teluk Tomini Di Pulau Sulawesi

HALIADI-SADI ~ 37

Padewakang Dan Pinisi: Kajian Kemaritiman Sulawesi Selatan

EDWARD L. POELINGGOMANG ~ 48

Kota-Kota Pelabuhan Nusantara Dalam Perspektif Sejarah

MHD NUR ~ 58

"Selama Laut Masih Berombak, Pasir Di Pantai Tak Akan Tenang"

Diaspora Orang-Orang Bugis-Makassar Di Surabaya, Abad XV-XX

SARKAWI B. HUSAIN ~ 70

Pedagang Kopra - Orang Kaya - Elite Baru: Sejarah Sosio-Ekonomi Dan Politik Di Sulawesi Tengah

MOHAMMAD SAIRIN ~ 83

Budaya Maritim Dan Permasalahan Pendidikan: Studi Kasus Indramayu

AGUNG WIBOWO ~ 94

Memory Etnik Tionghoa Di Jeneponto: Sebuah Tinjauan Historis

ISMAIL SYAWAL ~ 105

Serba-Serbi IKAHIMSI ~ 117

Selingan ~ 129

Tentang Penulis ~ 136

Redaksi IKAHIMSI menerima tulisan dari kalangan mahasiswa sejarah dalam bentuk *soft file*. Tulisan tersebut dapat dikirimkan melalui *email* ke ikahimsi@yahoo.com. Redaktur berhak mengubah tulisan tanpa mengubah isi.

Edisi selanjutnya akan mengangkat tema "*Menyoal Masa Depan Pendidikan Indonesia*". Kunjungi ikahimsi@yahoo.com

Kritik dan saran dapat dikirimkan melalui *email* ke ikahimsi@yahoo.com

KEJAYAAN BUDAYA MARITIM DI PANTAI UTARA JAWA DAN REFLEKSI MEMBANGUN INDONESIA SEBAGAI NEGARA BAHARI: MENYAMBUNG MATA RANTAI YANG PUTUS

Singgih Tri Sulistiyono

Pendahuluan

Hingga saat ini, jika orang berbicara mengenai 'Jawa' akan terbersit dalam pikirannya untuk membayangkan sebuah masyarakat agraris yang berorientasi ke pedalaman dengan sistem kehidupan yang feodalistik. Masyarakat yang demikian itu juga dicirikan dengan kondisi masyarakat yang statis, teknologi sederhana, dan masyarakat yang bersifat paguyuban (*gemeinschaft*) dengan karakteristik yang menonjol pada aktivitas gotong-royong, nilai kebersamaan yang tinggi, keakraban, dan sebagainya. Kesan seperti itu terutama timbul dari adanya monumen-monumen peninggalan sejarah yang spektakuler yang dihasilkan oleh masyarakat agraris yang feodalistik seperti candi Borobudur, Prambanan, Sewu, Penataran, Singosari, dan puluhan candi besar lainnya. Jika dilihat dari peninggalan-peninggalan sejarah tersebut, tidak mengesankan bahwa masyarakat Jawa pernah mengalami kejayaan juga di bidang kemaritiman. Bahkan yang seringkali muncul adalah adanya identifikasi masyarakat Jawa sebagai masyarakat agraris. Bahkan celakanya, pada administrator kolonial zaman Belanda seringkali mengidentifikasikan masyarakat Jawa sebagai masyarakat malas, lebih suka tidur daripada bangun, lebih suka berbaring daripada duduk, lebih suka istirahat daripada bekerja, dan sebagainya.¹

Sesungguhnya wajah Jawa bukanlah bersifat monolitik. Masyarakat Jawa bukan hanya bercorak agraris saja, tetapi juga memiliki wajah maritim meskipun berada di bawah bayang-bayang stigma masyarakat agraris-feodal. Demikian juga secara historis, wajah agraris dan maritim kadang-kadang silih berganti dan ada kalanya saling bersinergi atau sebaliknya saling berkonflik. Jadi tidak selamanya, panggung sejarah Jawa didominasi oleh kekuatan agraris saja sehingga menimbulkan kesan seolah-olah Jawa identik dengan agraris-feodal. Namun demikian justru masa kejayaan kekuatan-kekuatan maritim di pantai utara (pantura) Jawa lebih panjang dalam mengembangkan budaya maritim sebelum akhirnya mendapatkan pukulan telak dari kekuatan kolonialisme Barat.

Makalah ini mencoba untuk mengkaji sejarah kehancuran budaya maritim di kawasan pantura Jawa sebagai akibat dari serangkaian konflik politik dan militer antara kekuatan-kekuatan maritim di pantura Jawa dengan kekuatan-kekuatan baik kerajaan pedalaman agraris Jawa (Mataram) maupun kekuatan-kekuatan Barat yang mulai bermunculan di perairan Nusantara sejak awal abad ke-16 (terutama Portugis kemudian disusul oleh Belanda). Kehancuran kekuatan maritim pantura Jawa itu sesungguhnya sudah dimulai dari kegagalan kerajaan Demak pada waktu melakukan penyerbuan maritim terhadap Portugis di Malaka. Kegagalan itu telah membawa kehancuran armada angkatan laut pantura Jawa.

¹ Clive Day, *The Policy and Administration of the Dutch in Java* (New York: MacMillan, 1954), hlm. 345.

Pada periode selanjutnya sejalan dengan muncul dan berkembangnya kerajaan agraris di pedalaman Jawa Tengah yaitu kerajaan Mataram, basis-basis kekuatan maritim di pantura Jawa menderita 'tikaman dari belakang' yang mengakibatkan kehancuran pada sarana dan prasarana maritim seperti dermaga, gudang, perkantoran, dan basis-basis militer yang ada. Untuk selanjutnya pukulan pamungkas diberikan oleh VOC yang akhirnya mampu menghancurkan dan/ atau mengkooptasi sisa-sisa kekuatan yang ada di kawasan pantura bagian tengah dan timur yang dipandang berpotensi membahayakan kedudukannya. Dalam situasi seperti itu VOC dapat memusatkan kekuatannya di pantura Jawa bagian barat untuk menghadapi Banten yang masih memiliki kekuatan maritim yang relatif utuh. Dengan memanfaatkan perpecahan internal di dalam kraton Banten, akhirnya VOC mampu menundukkannya. Dengan penghancuran Banten, maka lengkaplah dominasi VOC atas dunia maritim di pantura Jawa.

Untuk selanjutnya selama ratusan tahun masyarakat pantura Jawa hidup dalam puing-puing kehancuran budaya maritim. Mereka masih bertahan hidup tetapi dalam bayang-bayang kekuatan kolonialisme dan kapitalisme. Apa yang tersisa di kalangan masyarakat pribumi adalah sisa-sisa kekuatan maritim sebagai tradisi dan ekonomi maritim yang bersifat marginal. Oleh karena itu ketika sekarang Indonesia ingin membangun kembali peradaban bahari maka harus menyambung matarantai yang telah putus oleh kekuatan kolonial. Tentu saja hal itu bisa dilakukan dengan berbagai upaya untuk membangkitkan kembali kejayaan budaya bahari masa lampau itu antara lain melalui pendidikan, penyusunan blueprint pembangunan negara bahari yang komprehensif, dan sebagainya.

Pantura Jawa dalam Sketsa Dinamika Kemaritiman Nusantara

Perkembangan dan dinamika kemaritiman kawasan pantura Jawa tidak dapat dipisahkan dari

dinamika kebaharian di perairan Nusantara secara umum. Seperti diketahui bahwa sebelum kekuatan maritim pantura Jawa tampil ke permukaan, kawasan perairan di Nusantara khususnya di Selat Malaka dan Selat Sunda berada di bawah kontrol kerajaan Maritim terbesar di Asia Tenggara yaitu Sriwijaya semenjak sekitar abad ke-7 Masehi.

Muncul dan berkembangnya Sriwijaya terkait erat dengan perdagangan yang sedang berkembang di sepanjang jaringan maritim antara India dan Cina, antara Nusantara dan Cina, dan perdagangan intra-regional di Asia Tenggara. Di antara faktor yang paling penting dalam kebangkitan Sriwijaya sebagai pusat perdagangan maritim di Asia Tenggara adalah kemampuan mereka untuk mengontrol wilayah pedalaman mereka sendiri di Sumatra dan kemampuannya untuk mendominasi kota-kota pelabuhan saingannya dan dengan demikian secara tidak langsung juga mengontrol daerah-daerah pedalaman mereka. Kontrol ini memungkinkan Sriwijaya untuk menguasai dan memusatkan perdagangan produk pertanian, hutan, dan produk-produk laut kepulauan Indonesia di pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai Sriwijaya. Selain itu, Sriwijaya juga mengembangkan sistem politik yang didasarkan pada kesetiaan dan kontrol terhadap sumber daya perdagangan. Lokasi Sriwijaya itu sendiri sebenarnya relatif tidak strategis karena terletak jauh dari Selat Malaka. Dengan memanfaatkan kekuatan armadanya, akhirnya Sriwijaya bisa mengontrol perdagangan di bagian barat kepulauan Indonesia.² Selain itu, mereka juga mampu melindungi perairan mereka melawan bajak laut dan kemungkinan serangan dari negara lain. Sebagai negara maritim, Sriwijaya telah menerapkan strategi untuk bertahan hidup dan memperluas kekuasaan. Untuk kelangsungan hidupnya, Sriwijaya menjalin hubungan diplomatik internasional dengan dua 'kekuatan super', yaitu Cina dan India yang diperkirakan menjadi potensi ancaman. Diplomasi

² Pierre-Yves Manguin, 'Palembang and Sriwijaya: An Early Malay Harbour-City Rediscovered', *JMBRAS* 1 (66) (1993) 33.

dengan India, misalnya, dibangun dengan mendirikan sebuah vihara di Nalanda selama pemerintahan Balaputadewa. Diplomasi dengan Cina dibangun dengan mengirim upeti kepada kaisar Cina. Setiap kali Sriwijaya mendapat ancaman dari musuh-musuhnya, ia selalu meminta perlindungan dari Cina. Sriwijaya mengakui Cina sebagai pelindung dan mengirimkan upeti kepada kaisar Cina. Dengan mengambil berbagai kebijakan seperti itu, Sriwijaya merasa aman dari bahaya ekspansi militer Cina yang telah jauh mencapai Vietnam dan Fu-Nan. Selain itu, kapal-kapal Sriwijaya akan mendapatkan perlakuan yang lebih baik ketika mereka berlabuh di pelabuhan-pelabuhan Cina.³ Di sisi lain, pada level regional Sriwijaya meneguhkan kekuatannya dan bahkan melakukan ekspansi ke wilayah sekitarnya di kawasan dunia Melayu. Secara berangsur-angsur Sriwijaya akhirnya dapat mengendalikan pusat-pusat perdagangan dan lalu-lintas pelayaran di sekitarnya dengan kekuatan militer.⁴ Dengan cara seperti itu Sriwijaya mampu mengendalikan mengontrol pusat-pusat perdagangan di Semenanjung Malaya seperti P'eng-feng (Pahang), Teng-ya-Nung (Trengganu), Ling-Ya-Su-Chia (Langkasuka), Chi-lan-tan (Kelantan), Fo-lo-an (Kuala Berang), Tan-ma-ling (Tambralingga, Ligor), Chia-lo-si (Grahi, Teluk Brandon),⁵

Sriwijaya yang berkembang pesat di dunia Melayu ini sejalan dengan perkembangan kekuasaan politik di Jawa Tengah (Kerajaan Mataram). Kompetisi dan konflik antara Sriwijaya dan kerajaan-kerajaan di Jawa menunjukkan intensitas tinggi ketika pusat kerajaan Mataram dipindahkan dari Jawa Tengah ke Jawa Timur. Raja Sendok (929-947), telah memindahkan istana

dan ia diakui sebagai pendiri dinasti baru (Isyana) yang memerintah di Jawa Timur sampai 1222. Salah satu motif pemindahan ini adalah untuk menghindari konflik dengan Sriwijaya. Munculnya kekuatan politik di Jawa Timur memberikan dampak yang signifikan bagi perekonomian daerah di kawasan pantura Jawa bagian timur pada khususnya dan kepulauan Indonesia pada umumnya.⁶ Berbeda dengan kerajaan Mataram di Jawa Tengah yang sangat bergantung pada ekonomi pertanian sawah, wilayah pesisir dan lembah-lembah sungai di Jawa Timur belum berkembang sebagai daerah-daerah pertanian yang surplus yang dapat mendukung kekuatan politik kerajaan baru ini. Oleh karena itu, sejak periode awal raja-raja Jawa Timur memberi perhatian yang lebih terhadap perdagangan maritim. Hubungan perdagangan diselenggarakan baik dengan kawasan timur kepulauan Indonesia (seperti Maluku) maupun dengan kawasan bagian barat (seperti dengan orang-orang Sumatra dan Semenanjung Malaya yang pada waktu itu masih di bawah dikuasai oleh kerajaan Sriwijaya).

Selama masa pemerintahan raja Dharmawangsa Teguh (985-1006), terjadi peningkatan konflik ekonomi dan politik antara Jawa dan Sriwijaya. Serangan pasukan Dharmawangsa terhadap Sriwijaya telah menempatkan kerajaan maritim ini pada 'posisi berbahaya'. Hanya dengan membangun hubungan baik dengan kerajaan Cola (India) dan Cina akhirnya Sriwijaya mampu melakukan serangan balik terhadap pasukan Dharmawangsa. Bahkan konspirasi yang didalangi oleh Sriwijaya (dengan salah satu pengikut Dharmawangsa) bisa menghancurkan istana Dharmawangsa dan membunuhnya pada tahun 1006 dalam sebuah insiden yang populer disebut sebagai pralaya.⁷

³ O.W. Wolters, *Early Indonesia Commerce: A Study of the Origins of Srivijaya* (Ithaca, New York: Cornell University Press, 1967), hlm. 152.

⁴ J.W. Christie, 'Asia Sea Trade between the Tenth and Thirteenth Centuries and Its Impact on the States of Java and Bali', in: H.P. Ray (ed.), *Archeology of Seafaring: The India Acean in the Ancient Period* (Delhi: Pragati, 1999), hlm. 221-222.

⁵ R. Braddell, 'An Introduction to the Study of Ancient Times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca', *JMBRAS* 14 (1936), hlm. 1-71.

⁶ O.W. Wolters, 'Studying Srivijaya', *JMBRAS* 2 (52) (1979), hlm. 6. Lihat juga H.G. Quaritch Wales, 'The Extent of Srivijaya's Influence Abroad', *JMBRAS* 1 (51) (1978), hlm. 5.

⁷ D.G.E. Hall, *Sejarah Asia Tenggara* (Surabaya: Usaha nasional, 1988), hlm. 66.

Hubungan baik antara Sriwijaya dengan Chola tidak berlangsung lama. Pada tahun 1007 Kerajaan Chola mulai melakukan ekspansi ke wilayah timur. Pada 1025 ibukota Sriwijaya diserang. Selama agresi berikutnya di tahun 1027, raja Sriwijaya (Sanggramawiyottunggawarman) dapat ditangkap. Tidak ada catatan tentang nasib raja ini. Setelah jatuhnya istana Sriwijaya, serangan berikutnya diarahkan ke daerah Sriwijaya di Semenanjung Malaya. Kelemahan Sriwijaya sebagai akibat dari agresi Kerajaan Chola telah menimbulkan dua dampak yang signifikan. Pertama, penerus Dharmawangsa, yaitu Airlangga (1019-1042) dapat merebut kembali daerah-daerah yang melepaskan diri setelah peristiwa pralaya pada tahun 1006. Kedua, serangkaian serangan Chola mungkin memberikan kesadaran kepada penguasa Sriwijaya kemitraan yang baik dengan Kerajaan Chola bisa berubah menjadi perang dan penaklukan. Hal ini menjadi pendorong bagi munculnya *'gentlement agreement'* di antara kekuatan utama di Dunia Melayu dan Dunia Jawa. Situasi ini menjadi semakin mengkristal ketika dua kekuatan ini bersekutu untuk menghadapi kerajaan Cola melalui perkawinan politik antara Airlangga (penerus Dharmawangsa) dan seorang saudara perempuan raja Sriwijaya. Ada semacam konsensus di mana Sriwijaya mengontrol bagian barat Nusantara, sementara bagian timur berada di bawah kontrol oleh Airlangga. Namun demikian Jawa sebenarnya masih juga memiliki hubungan perdagangan dengan bagian barat wilayah Nusantara.⁸

Gelombang ekspansi Jawa semakin meningkat kembali ketika Kertanegara memegang tampuk kekuasaan sebagai raja Singasari (Jawa Timur) pada tahun 1268. Dengan meneruskan tradisi politik Jawa

⁸ Setelah periode itu Sriwijaya mengalami kemunduran. Berdasarkan informasi dari sumber-sumber Cina dapat diketahui bahwa utusan Sriwijaya yang terakhir dikirim ke Cina pada tahun 1178. Hal itu mengindikasikan bahwa kerajaan Sriwijaya telah lemah. Kerajaan-kerajaan vassal Sriwijaya mulai mengirimkan utusan-utusannya sendiri ke Cina.

yang anti dominasi Cina, ia mencoba untuk memperluas pengaruhnya dengan membentuk aliansi militer dan politik di antara kekuatan-kekuatan di Nusantara. Dia menyadari bahwa Cina adalah kekuatan raksasa yang harus dihadapi bersama. Dia ingin menampilkan Singasari sebagai kekuatan baru di Nusantara (termasuk dunia Jawa dan dunia Melayu). Dia menggantikan semua pejabat yang tidak sejalan dengan ambisinya. Kerajaan Sriwijaya dan vassal-vassalnya yang secara tradisional menjalin hubungan baik dengan Cina dipaksa untuk menjadi aliansi Kertanegara dengan mengirimkan Ekspedisi Pamalayu pada 1273. Tampaknya ia mencoba untuk menyatukan Jawa dan dunia Melayu untuk menghadapi Cina.

Jika selama masa kerajaan Singasari, aliansi kekuatan politik antara Jawa dengan Melayu dilakukan dengan relatif damai, namun setelah masa kerajaan Majapahit (didirikan sejak 1292) kesatuan didirikan dengan kekuatan militer. Jika upaya raja Kertanegara untuk menyatukan dunia Melayu dengan dunia Jawa terutama ditujukan untuk menghadapi bahaya ekspansi eksternal (dari Cina), kesatuan Majapahit ini terutama didorong oleh ambisi untuk menundukkan kekuasaan politik lokal di bawah bendera integrasi Majapahit. Dengan menerapkan kebijakan seperti itu, Majapahit bisa *'mewarisi'* sebagian besar bekas wilayah Sriwijaya.⁹ Meskipun tampaknya Majapahit

⁹ Sumber tradisional dari pertengahan abad keempat belas, seperti Pararaton (1350) dan Negarakertagama (1365), menyediakan banyak informasi mengenai berbagai tempat yang diklaim dan dikuasai oleh kerajaan Majapahit. Tempat-tempat ini mencakup Palembang, Jambi, Kampar, Siak, Rokan, Lamuri, Barus, Haru di Sumatera; Pahang, Kelang, Sai dan Trenggano di Semenanjung Malaya; Sampit, Kapuas, Barito, Kutai dan Sedu di Kalimantan; Butung, Luwuk, Banggai, Tabalong dan Sedu di Sulawesi; Wandan di Maluku; Seran di Irian; Sumba dan Timor di pulau-pulau Nusatenggara. Meskipun daftar kapal Majapahit diragukan, ada bukti kuat bahwa tempat-tempat yang disebutkan dalam sumber-sumber yang dihubungkan oleh sebuah jaringan maritim. Lihat A.B. Lapien, 'The maritime network in the Indonesian archipelago in the fourteenth century', in: SEAMEO Project in Archeology and Fine Arts SPAFA, *Final Report: Consultative Workshop on Research on Maritime Shipping and Trade Networks in Southeast Asia* (Cisarua, West Java, Indonesia: 20-27 November 1984), hlm. 71-80.

tidak mampu secara terus-menerus mengontrol Selat Malaka, tetapi sejauh ini Majapahit dipercaya sebagai kerajaan yang terbesar dan terkuat di antara negara-negara Jawa, dan tidak memiliki saingan yang berarti di Nusantara selama lebih dari satu abad.

Pertikaian internal kerajaan Majapahit pada akhir abad ke-14 telah menyebabkan daerah-daerah vassal Majapahit memerdekakan diri. Salah satu bekas vassal Majapahit yang terletak di jantung dunia Melayu, Malaka, juga melepaskan diri dari Majapahit. Munculnya Malaka sebagai sebuah negara merdeka di akhir abad ke-14 segera menjadi pusat perdagangan dunia Melayu. Bangkitnya Malaka dapat diasumsikan untuk menggantikan peran yang sebelumnya dimainkan oleh Sriwijaya. Perkembangan Malaka diuntungkan oleh dua kondisi yaitu terjadinya proses kehancuran kerajaan Majapahit sebagai akibat pertikaian internal dan perlindungan kaisar Cina dari ancaman yang datang dari Ayutthaya yang mulai mengembangkan kekuatan militer mereka ke selatan. Selama periode itu, Cina aktif untuk patroli ke kawasan Nanyang (daerah selatan) yang dipimpin oleh komandan Cheng-Ho.

Selain itu, perkembangan Malaka juga seiring dengan semakin meningkatnya peran para pedagang muslim di sepanjang Jalur Sutra maritim antara Timur Tengah dan Asia Tenggara. Dengan memeluk Islam, penguasa Malaka berhasil menarik dukungan politik dan dukungan ekonomi dari pedagang muslim. Dalam waktu singkat Malaka menjadi pusat kegiatan perdagangan di Asia Tenggara. Pelabuhan ini segera berfungsi sebagai titik transit komoditi dari kepulauan Indonesia dan kemudian didistribusikan ke timur dan / atau ke barat.

Sementara itu, Jawa juga mengalami perkembangan yang menarik. Islam mulai merambah kehidupan politik dan sosial di kawasan pantura Jawa sehingga menyulitkan Majapahit dalam mempertahankan kekuasaannya di jantung Pulau Jawa. Sejak abad ke-15, keseimbangan kekuasaan di Nusantara menjauh dari kerajaan Majapahit dan kota-

kota pelabuhan di pantura Jawa satu per satu masuk Islam dan ditarik ke dalam orbit komersial Malaka. Hal ini sejalan dengan kedatangan Portugis di awal abad ke-16 ketika kerajaan Majapahit hanya bertahan sebagai negara pedalaman kecil di bagian timur Jawa.

Sehubungan dengan perkembangan Malaka sebagai pusat perdagangan Asia Tenggara, telah muncul juga beberapa pusat perdagangan di bagian timur kepulauan Indonesia seperti Makassar, Ternate, dan Tidore. Pelabuhan-pelabuhan ini pada awalnya merupakan semacam subjaringan perdagangan dunia Melayu berpusat di Malaka. Selain itu, perluasan jaringan perdagangan Melayu juga mencapai Filipina Selatan, yaitu Kesultanan Jolo dan Mangindanao. Struktur semacam ini relatif lebih kuat dalam menghadapi penjajah Barat. Oleh karena itu penguasaan Malaka oleh Portugis pada tahun 1511, tidak membuat perdagangan dunia Melayu mengalami kehancuran total. Jatuhnya Malaka justru memperkuat pusat-pusat perdagangan dan pelayaran seperti Aceh, Makassar, Sulu, Ternate, Tidore, dan kota-kota pesisir di sepanjang pantura Jawa. Pada awal abad ke-16 sentralitas dari jaringan Melayu mulai terpecah-pecah dalam bentuk pusat-pusat perdagangan di hampir semua daerah di Asia Tenggara.

Selama perjalanan sejarah, dinamika kemaritiman kawasan pantura Jawa yang dicirikan oleh kompetisi dan konflik ekonomi, politik, dan budaya antara "dunia Jawa" dan "dunia Melayu" telah memberikan warna tertentu bagi Jawa yang oleh Houben dan kawan-kawan disebut sebagai sebuah peta mental (*mental map*) Laut Jawa. Mentalitas Laut Jawa di sini merujuk kepada seperangkat nilai-nilai dan konsep yang membuat Laut Jawa sebagai sebuah identitas budaya. Sebelum penetrasi kolonial Barat, Jawa memainkan peran penting dalam membentuk beberapa elemen dasar mentalitas Laut Jawa. Posisi kunci Jawa adalah bagian dari proses sejarah yang kompleks di mana perdagangan, politik dan budaya berhubungan erat dari abad kesepuluh sampai paruh kedua abad ketujuh belas sebelum penetrasi Belanda atas Nusantara.

Selama periode itu, pantai utara Jawa menjadi basis kerajaan maritim besar yang memainkan peran penting dalam pembentukan identitas Laut Jawa.¹⁰

Peran Jawa dalam membentuk identitas dari Laut Jawa dapat dengan mudah dimengerti secara historis. Sebelum kehadiran Western beberapa unsur budaya Jawa telah menyebar ke daerah-daerah di sekitar Laut Jawa. Penyebaran keluar dari elemen-elemen budaya Jawa ini sejalan dengan perluasan pengaruh politik kerajaan-kerajaan di Jawa sebelum dominasi kolonialisme Barat. Hall menyatakan bahwa proses politik ini cenderung menjadi proses integrasi politik daripada sentralisasi politik.¹¹

Sejalan dengan proses integrasi politik, difusi sosial dan budaya juga terjadi. Selain memanfaatkan saluran politik, difusi budaya juga terjadi melalui aktivitas perdagangan, migrasi, pendidikan Islam, penggunaan bahasa Jawa di pesantren, dan lain-lain. Ekspansi politik dan aktivitas pelayaran dan perdagangan memungkinkan terjadinya migrasi berbagai kelompok-kelompok etnis di kawasan Nusantara. Dalam hal ini peranan orang Jawa dapat dilihat di Malaka sebagai pusat perdagangan terbesar di Nusantara menjelang kedatangan bangsa-bangsa Barat. Schrieke mengatakan bahwa perdagangan di Nusantara pada waktu itu 'largely in Javanese hands'.¹² Sementara itu Meilink-Roelofs menyatakan bahwa Malaka yang merupakan pasar internasional terbesar di Nusantara di mana 84 bahasa digunakan setiap hari didominasi oleh dua kelompok pedagang paling kaya dan paling berkuasa yaitu orang-orang

India dan orang Jawa.¹³ Sementara itu Hall juga mengatakan:¹⁴

'... the trade was in Javanese hands, and by the beginning of the 16th century they formed the most important element in Malacca's population. The army was the Javanese; most of its shipwrights were Javanese; and the great Javanese aristocratic families who ran the trade between Eastern Indonesia and Malacca were represented there.'

Dalam hubungan ini, tidak hanya orang Jawa yang bermigrasi ke daerah di pusat-pusat perdagangan dan pelayaran, tetapi juga kelompok etnis lain. Di kota Makassar pada masa prakolonial misalnya, dapat ditemukan dengan mudah orang Jawa, Banjar, Madura, Melayu, Baliness, dan sebagainya. Selain itu, kelompok-kelompok etnis dari kepulauan lain juga dapat dengan mudah ditemukan di sebagian besar kota-kota pelabuhan di sepanjang pantura Jawa seperti Banten, Cirebon, Demak, Tuban, Gresik, dan Surabaya. Di kota-kota tersebut, pemukiman Bugis, Madura, Melayu, dan Makassar bukan merupakan hal yang aneh. Migrasi internal sebenarnya merupakan salah satu dasar yang paling penting untuk menciptakan pemahaman budaya di antara kelompok-kelompok sosial di wilayah sekitar Laut Jawa.

Pendidikan dan penyebaran Islam juga menjadi fondasi bagi pengaruh budaya Jawa di luar Jawa. Di samping Aceh dan Minangkabau, pengaruh Islam dari Jawa di wilayah sekitar Laut Jawa juga signifikan. Meskipun keberadaan Islam di Jawa sendiri masih kecil dibandingkan Islam di Aceh (Samudra Pasai) misalnya, pelembeagaan pendidikan Islam di Jawa, yaitu pesantren lebih berkembang daripada di tempat-tempat lain di Nusantara. Sejak abad ke-15 salah satu

¹⁰ Bandingkan dengan V.J.H. Houben, H.M.J. Maier and W. van der Molen (eds), *Looking in Odd Mirrors: The Java Sea* (Leiden: Vakgroep Talen en Culturen van Zuidoost-Asië en Oceanië Rijksuniversiteit, 1992), hlm. 214. Lihat juga G.J. Knaap, *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java around 1775* (Leiden: KITLV Press, 1996), hlm. 9-18.

¹¹ K.R. Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1985), hlm. 2.

¹² B. Schrieke, *Indonesia Sociological Studies* (Bandung: Van Hoeve, 1957), hlm. 64.

¹³ M.A.P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* (The Hague: Nijhoff, 1962), hlm. 37, 55.

¹⁴ D.G.E. Hall, *A History of Southeast Asia* (London: Macmillan, 1966), hlm. 199.

kota di pantura Jawa, yaitu Gresik (Pesantren Giri), menjadi pusat penting pendidikan Islam di Nusantara. Murid-murid pesantren ini tidak hanya dari Jawa tetapi juga dari berbagai daerah di Kepulauan Indonesia, bahkan dari dunia Melayu. Pesantren ini didirikan oleh Sunan Giri (Raden Paku) yang diyakini sebagai salah satu Wali Songo di Jawa.¹⁵

Sangat menarik bahwa bahasa Jawa, bukan bahasa Melayu, digunakan sebagai media pengajaran di pesantren. Murid (santri) dari berbagai daerah di Nusantara harus belajar bahasa Jawa sebelumnya sebelum belajar hukum Islam di pesantren. Ini berarti bahwa lebih banyak orang dari luar Jawa belajar kebudayaan Jawa termasuk cara berpikir dan berperilaku orang Jawa. Ketika murid-murid kembali ke daerah mereka sendiri setelah menyelesaikan studi, mereka menyebarkan pengetahuan Islam dalam bahasa campuran, antara bahasa lokal dan Jawa. Jika bahasa Melayu diakui sebagai *lingua franca* untuk kegiatan perdagangan, bahasa Jawa digunakan untuk *lingua franca* dunia pendidikan Islam di kepulauan Indonesia.

Penting untuk dicatat bahwa konflik dan 'penaklukan' yang dilakukan oleh kerajaan-kerajaan Jawa ke daerah luar Jawa tidak sepenuhnya memberikan cedera yang menyakitkan pada masyarakat lokal. Hal ini menjelaskan mengapa Hall lebih senang berbicara politik integrasi dengan sistem upeti daripada sentralisasi dan penaklukan.¹⁶ Berbeda dari prasasti yang dikeluarkan oleh Kerajaan Sriwijaya yang banyak diwarnai dengan ancaman dan kutukan terhadap kekuatan lokal yang ingin melawan kekuasaan pusat, belum ditemukan prasasti serupa di daerah-daerah di luar pusat kraton yang dikeluarkan oleh kerajaan-kerajaan Jawa. Prasasti Jawa di luar wilayah inti kerajaan terutama berhubungan dengan hadiah raja kerajaan setempat, perkawinan politik, pengakuan dan tindakan memberi pujian terhadap

kemuliaan raja-raja Jawa, dan sebagainya.

Tampaknya secara politis, proses integrasi yang dilaksanakan oleh kerajaan-kerajaan Jawa, di beberapa kasus, dapat dipahami oleh beberapa unsur-unsur lokal sebagai kekuatan eksternal yang dapat memberikan rasa bangga dan wewenang kepada kekuatan lokal. Mereka merasa telah disahkan oleh kekuatan politik dan militer besar dari Jawa. Beberapa sumber sejarah lokal dari daerah-daerah sekitar Laut Jawa bercerita tentang kekuatan politik lokal yang bangga menjadi bagian dari integrasi Jawa. Selain itu, beberapa penguasa lokal di wilayah sekitar Laut Jawa juga bangga jika mereka bisa menikah dengan keluarga kerajaan Jawa dan akhirnya mereka mendapat gelar bangsawan dari Raja Jawa. Buku *Sedjarah Melaju*, yang mungkin ditulis di Malaka setelah jatuhnya Kesultanan Malaka pada abad ke-16, mengatakan:¹⁷

"..... maka tersebutlah perkataan betara Madjapahit, maka baginda beranak dengan anak raja Bukit Siguntang itu dua orang laki-laki, dan yang tua Radin Inu Merta Wangsa namanya, maka diradjakan baginda di Madjapahit... terlalu sekali besar keradjaan baginda pada zaman itu, seluruh tanah Djawa seluruhnja di dalam hukum tanah Djawa itu semuanya di dalam hukum baginda, dan segala raja-raja Nusantarapun setengah sudah ta'luk kepada baginda. Setelah betara Madjapahit mendengar Singapura negeri besar, radjanya tiada menjembah banginda, dan radja Singapura itu saudara sepupu baginda, maka radja Madjapahitpun menyuruh utusan ke Singapura..."

Penting untuk dicatat bahwa Tome Pires yang berkunjung ke kota-kota di sepanjang pantai utara Jawa pada awal abad ke-16 mendengar dengan telinganya sendiri bahwa kemuliaan kerajaan Majapahit sangat termashur di kalangan masyarakat

¹⁵ Umar Hasyim, *Sunan Giri* (Kudus: Menara, 1979).

¹⁶ Hall, *Maritime Trade*, hlm. 2.

¹⁷ Abdullah (ed.) *Sedjarah Melayu* (Djakarta: Djambatan, 1958), hlm. 145.

umum. Dia mengatakan:¹⁸

"They say that the island of Java used to rule as far as the Moluccas on the eastern side and (over) a great part of the west; and that it had almost all this for a long time past until about a hundred years ago, when its power began to diminish until it came to its present state... It is because of this power and great worth that Java had, and because it navigated too many places and very far away, for they affirm that it navigated to Aden, and its chief trade was in Banua Quelim, Bengal and Pase, that it had the whole (of trade) at that time..."

Sedjarah Melaju juga bercerita tentang raja Tanjung Pura (di Kalimantan Selatan) yang memiliki hubungan keluarga dengan raja Majapahit. Dan salah satu keturunan mereka menikah dengan Sultan Mansyur Syah, raja Mallaca.¹⁹ Sementara itu, Hikayat Banjar dan Kotaringin yang memberikan keterangan mengenai asal-usul kerajaan Banjarmasin mengatakan bahwa raja ini adalah keturunan kerajaan Majapahit. Puteri Jungjung Buih (Tanjung Buih), Banjarmasin leluhur raja-raja, menikah dengan Raden Surianata, putra kerajaan Majapahit.²⁰ Raja Mallaca (Iskandar Syah) bahkan mengirim delegasi ke Majapahit meminta pedagang untuk menjalankan bisnis mereka tidak hanya di Pase, tetapi juga di pelabuhan Mallaca. Raja Majapahit menjawab bahwa jung Jawa sudah sejak lama berlayar ke Pase dan mereka sudah memiliki hubungan baik. Di Pase, para pedagang Jawa

dibebaskan dari pajak ekspor dan impor sebab raja Pase adalah *vassal* Majapahit.²¹

Hal ini juga sangat menarik bahwa kehadiran unsur-unsur budaya Jawa di daerah-daerah di luar Jawa bukan hanya diterima untuk memperkaya budaya lokal tetapi juga menjadi semacam simbol prestisius. Bahkan, hal-hal yang di Jawa hanya digunakan sebagai koin yang bergambar tokoh pewayangan Semar misalnya, digunakan sebagai jimat di Kelantan. Masyarakat setempat menyebut koin sebagai 'amulet Jawa' atau 'fetis Jawa' atau 'jimat Jawa'. Barang ini diyakini mampu menyembuhkan berbagai penyakit.²²

Arus perubahan besar berjalan sejalan dengan perkembangan yang semakin pesat perdagangan Asia yang dilakukan oleh orang-orang Islam. Kedudukan dan peranan yang semakin penting dari saudagar-saudagar Islam dalam perdagangan di Nusantara memprekondisikan agama ini semakin menjadi identitas sosial dari sekelompok pedagang tertentu. Pada saat peranan mereka menjadi semakin kuat, solidaritas sosial mereka juga semakin tumbuh ketika harus berhadapan dengan kenyataan adanya kelompok sosial lain di luar mereka yaitu para penguasa dan pedagang Hindu yang hingga abad XV masih memegang tampuk pimpinan politik di banyak daerah di Nusantara. Sifat agama Islam sebagai agama dakwah juga mempercepat proses penyebaran agama ini bukan hanya di kalangan pedagang tetapi juga di kalangan para penguasa kota-kota pelabuhan. Tentu saja ketertarikan para penguasa pesisir untuk memeluk agama Islam barangkali bukan hanya sekedar daya tarik syariah agama ini tetapi juga daya tarik ekonominya. Ketika para pedagang Islam mulai mendominasi perdagangan di pelabuhan mereka, maka pilihan untuk mengikuti agama Islam juga akan memberikan keuntungan secara ekonomis karena akan lebih banyak menarik saudagar-saudagar muslim

¹⁸ A. Cortesao, *The Suma Oriental of Tome Pires: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512-1515* (London: Hakluyt Society Series, 1944), hlm. 174. Lihat juga B.E. Colless, 'Majapahit Revisited: External Evidence on the Geography and Ethnology of East Java in the Majapahit Period', *JMBRAS* 2 (1975), hlm. 124-161. Lihat juga Wertheim, *Indonesian Society*, 52-53.

¹⁹ Abdullah (ed.) *Sedjarah Melayu*, 125-135.

²⁰ Elizabeth Tiora (ed.) *Hikayat Banjar dan Kotaringin* (Jakarta: Departement P & K, Direktur Jenderal Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Proyek Penelitian dan Pengkajian Kebudayaan Nusantara, 1993), hlm. 38.

²¹ Cortesao, *The Suma Oriental*, hlm. 239.

²² A. Rentse, 'Majapahit Amulets in Kelantan', *JMBRAS* 14 (1936), hlm. 300-304.

untuk berdagang di daerah kekuasaannya.

Pada awalnya penyebaran Islam banyak terjadi di kalangan pedagang itu sendiri. Namun demikian pada tahap selanjutnya penyebaran agama Islam juga merambah di kalangan penguasa politik. Dalam hubungan ini tidak mengherankan jika kerajaan-kerajaan yang bercorak Islam pada awalnya muncul di kawasan pantai seperti kerajaan Pasai, Malaka, Demak, Cirebon, Banten, dan sebagainya. Seperti diketahui bahwa para penguasa pesisir bukan hanya berkuasa di bidang politik tetapi juga di bidang perdagangan. Kota-kota pelabuhan sebagai *melting pot* di samping memberikan wahana bagi terjadinya komunikasi lintas budaya (*cross-cultural communication*) di antara kelompok-kelompok sosial yang berinteraksi juga menyediakan ruang sosial (*social space*) untuk perubahan dan pembaharuan-pembaharuan. Ada kemungkinan bahwa Islam sebagai sistem kepercayaan baru memiliki potensi di samping sebagai wahana terbentuknya sebuah solidaritas sosial baru juga dapat menimbulkan perpecahan-perpecahan dalam masyarakat terutama antara kekuatan yang protagonis dan antagonis. Sudah barang tentu munculnya kelompok antagonis dan protagonist itu tidak dapat dilepaskan dari kepentingan masing-masing kelompok sosial. Pada saat saudagar Islam (seperti orang-orang Gujarat, Benggala, Malaka, Sumatra, dan sebagainya) mulai mendominasi perdagangan di sebuah kota pelabuhan, barangkali memeluk agama Islam merupakan pilihan yang elegan baik dipertimbangkan dari segi politik maupun ekonomi. Dalam hubungan ini barangkali Islam mampu memberikan nilai-nilai yang dapat memberikan dukungan dan pembenaran dari status sosial mereka. Tentu saja perkembangan semacam itu akan menjadi ancaman bagi penguasa pedalaman yang masih memeluk agama Hindu. Islam akhirnya juga menjadi lambang kekuatan-kontra dalam menghadapi kekuasaan pusat yang masih berideologi Hindu. Para penguasa pesisir yang menjadi protagonist agama Islam pada abad XV dan XVII antara lain Tuban, Demak, Banten, Cirebon, dan

sebagainya.²³

Pada akhirnya proses perubahan ini dipercepat dengan semakin melemahnya kekuatan kerajaan Hindu-pedalaman sebagai akibat dari intrik-intrik internal. Pada saat seperti itu para penguasa pesisir yang sudah memeluk agama Islam tinggal mematangkan proses pembusukan kekuasaan Hindu-pedalaman bagaikan buah mangga yang sudah ranum sehingga sedikit goyangan pada dahan akan menyebabkan kejatuhannya. Hal semacam itu telah dialami oleh kesultanan Tuban, Demak, Cirebon dan Banten.

Uraian di atas memberikan gambaran yang cukup jelas bahwa sebelum dominasi kolonialisme Belanda, kekuatan maritim Jawa yang berbasis di pantura Jawa memiliki andil yang signifikan dalam ikut menentukan dinamika kebaharian di perairan Nusantara. Dinamika kebaharian itu telah memungkinkan terjadinya hubungan-hubungan lintas budaya di antara berbagai kelompok etnis yang ada di Nusantara baik melalui aktivitas diplomasi politik, militer, perdagangan, penyebaran agama, unsur-unsur budaya, dan sebagainya.

Pelabuhan-pelabuhan Pantura Jawa: Jepara sebagai Contoh

Sumber-sumber sejarah sebetulnya telah menunjukkan betapa pentingnya peranan pelabuhan Jepara bagi kejaraan Demak, Mataram, dan selanjutnya pada masa VOC. Pada abad XVI Jepara masih merupakan tempat yang terletak di pantai barat Pulau Muria. Pulau ini merupakan pulau yang terpisah dari daratan Jawa. Selat di antara dua pulau itu lazim disebut sebagai Selat Muria. Pada awal perkembangannya, Jepara (Jung Moro) merupakan kota pelabuhan yang sudah tua, lebih tua daripada kota Demak itu sendiri yang baru dibuka pada akhir

²³ Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900: Dari Emporium sampai Imperium Jilid 1* (Jakarta: Gramedia, 1988), 20).

periode kerajaan Majapahit yaitu akhir abad ke-15. Pada masa itu, Jepara sudah merupakan pelabuhan dagang yang besar.²⁴ Bahkan pada masa Hindu, Jepara diduga sudah menjadi pusat pemerintahan kerajaan Kalingga yang dalam sumber-sumber Cina disebut sebagai Ho-ling (abad ke-5 hingga abad ke-7 masehi) yang diduga juga telah mengembangkan perdagangan internasionalnya.²⁵ Dalam hubungan itu tentu saja pelabuhan Jepara memiliki peran yang sangat penting.

Setelah mengalami pasang-surut perkembangan, pelabuhan Jepara kembali memperoleh momentum perkembangan pada masa akhir kerajaan Majapahit dan awal periode perkembangan agama Islam di pantai utara Jawa. Pelabuhan Jepara berangsur-angsur kembali menjadi pelabuhan dagang yang besar setelah sebelumnya mengalami kemunduran sebagai pelabuhan perikanan kecil. Hal itu sejalan dengan perkembangan kerajaan Demak yang tumbuh sebagai kekuatan Maritim di Nusantara yang memanfaatkan pelabuhan Jepara sebagai salah satu pelabuhan dagang yang utama. Jepara merupakan pelabuhan besar dengan letak yang aman yaitu di sebuah teluk yang terlindungi oleh beberapa pulau kecil di lepas pantai. Letak pelabuhan Jepara sangat menguntungkan bagi kapal-kapal dagang yang lebih besar yang berlayar lewat pantai utara Jawa menuju ke Maluku dan kembali ke barat.²⁶

²⁴ W.P. Groeneveld, *Historical Note on Indonesia & Malaya Compiled From Chinese Sources* (Jakarta: 1969), hlm. 21-22.

²⁵ Banyak sarjana yang mengasosiasikan Ho-ling dengan kerajaan Kalingga yang berpusat di kawasan Jepara. Pada tahun 422 seorang pendeta Buddha dari India berkunjung ke Ho-ling dalam perjalanannya ke Cina. Ia sempat tinggal selama beberapa tahun di Ho-ling dan menjadi penasihat raja Ho-ling yang juga beragama Buddha. Ho-ling juga telah mengirim utusan ke Cina beberapa kali dari tahun 430 hingga tahun 660-an. Lihat Keneth R. Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1985), hlm. 104. Lihat juga W.J. Van der Meulen, S.J., "In Search of Ho-ling", *Indonesia* 23 (1977), hlm. 87-111.

²⁶ F.A. Sutjipto, "Some Remarks on the Harbour City of Japara in the Seventeenth Century", makalah dipresentasikan pada *The 5th IAHA Conference* (Manila, 1971), hlm. 1-2.

Di masa jaya Kesultanan Demak, Jepara merupakan bagian dari wilayah kesultanan itu. Pada masa itu Jepara menjadi tempat tinggal para pedagang dan pelaut. Sebagai kota pelabuhan yang terletak di teluk yang aman, Jepara lebih disukai daripada Demak. Namun demikian Demak memiliki potensi yang menguntungkan karena dekat dengan pedalaman Jawa Tengah yang menghasilkan beras yang pada waktu itu merupakan komoditi ekspor yang penting dari Jawa untuk diekspor ke luar Jawa dan Malaka. Semasa kejayaan Demak, Jepara tidak hanya berperan penting sebagai pelabuhan dagang saja tetapi juga sebagai pangkalan angkatan laut Kesultanan Demak. Pada waktu itu Adipati Unus-lah yang menjadi penguasa lokal di Jepara sebelum ia diangkat sebagai Sultan untuk menggantikan ayahnya, yaitu Raden Patah pada tahun 1518. Dengan perencanaan selama 5 tahun, Adipati Unus akan menggempur Malaka (sebelum dikuasai Portugis tahun 1511) dengan alasan bahwa Sultan Malaka telah menghina pelautnya yang datang di Malaka. Sementara itu pada tahun 1511 Portugis sudah mendahului menguasai Malaka. Kejadian ini justru memberikan semangat yang lebih besar kepada Adipati Unus dan armadanya untuk menghancurkan penguasa kafir. Ia berusaha menghubungi para penguasa Melayu di Palembang dan Sultan Malaka yang melarikan diri untuk bersama-sama bertempur melawan Portugis.²⁷

Adipati Unus mempersiapkan armada kapal sebanyak 100 buah dengan volume kapal yang paling kecil 200 ton. Kapal-kapal itu dibuat di Lasem dan Semarang. Sekitar pergantian tahun 1512/1513, dilaksanakanlah serangan terhadap Malaka yang berakhir dengan kehancuran armada laut dari Demak. Pasukan Pati Unus itu berangkat dari Jepara pada tanggal 1 Januari 1513.²⁸ Dari gabungan

²⁷ M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004* (Jakarta: Serambi Ilmu Semesta, 2005), hlm. 80-89.

²⁸ H.J. de Graaf & Th. Pigeaud, *De Eerste Muslimse Vorstendommen op Java: Studien over de staatkundige Geschiedenis van de 15 en 16 de Eeuw* (Leiden: KITLV, 1974), hlm. 93.

(Banjarmasin), Tanjungpura, dan Lawe.³⁰

Peranan pelabuhan Jepara semakin meningkat ketika terjadi intrik-intrik perebutan kekuasaan di Demak sejalan dengan semakin mendangkalnya pelabuhan Demak sebagai akibat dari proses sedimentasi. Jepara pada akhirnya mejadi pelabuhan utama kerajaan Demak. Kemajuan ini berlangsung terus meskipun pada tahun 1599 Jepara diserang dan diduduki oleh tentara Mataram. Jepara dijadikan sebagai salah satu bandar Mataram yang maju. Orang-orang Belanda melaporkan bahwa pada tahun 1615 mereka bertemu tidak kurang dari 60-80 jung Jawa di kawasan perairan Sumatra yang sebagian besar berasal dari Jepara. Mataram juga memanfaatkan Jepara sebagai pusat pembuatan kapal.³¹

Setelah Mataram menyerahkan Jepara kepada Kumpeni pada tahun 1743 atas jasanya membantu memadamkan pemberotakan orang Cina, pelabuhan ini menjadi semakin mundur. Kumpeni lebih senang memilih Semarang sebagai pelabuhan utama di Jawa Tengah karena memiliki jaringan transportasi yang lebih baik sehingga strategis dari segi pertahanan.

Budaya Maritim Pantura Jawa: Contoh Galangan Kapal Lasem³²

Oleh karena keterbatasan ruang, dalam membicarakan mengenai budaya maritim di pantura Jawa, makalah ini tidak akan membahas semua aspek budaya maritim itu sendiri yang tentunya sangat luas yang bisa mencakup: pelayaran, perdagangan, politik, perkapalan, perompakan, kenelayanan, dan sebagainya. Bagian ini hanya akan memfokuskan pada

salah satu aspek dari budaya maritim yaitu produksi perkapalan di pantai utara Jawa. Hal ini bukannya tanpa pertimbangan. Industri perkapalan merupakan suatu industri yang sangat komprehensif yang melibatkan banyak sektor yang menuntut kecakapan dan kemajuan suatu komunitas. Sebuah industri kapal pada waktu itu harus melibatkan para blandong (penebang kayu), tukang kayu, designer, pembuat layar, pembuat tali, pandai besi, dan sebagainya yang memerlukan bakat dan membutuhkan proses transfer ilmu dan skill yang cukup canggih. Jika kapal-kapal yang diproduksi bukan hanya untuk pelayaran pantai, tetapi pelayaran samudera, tentunya industri kapal di pantura Jawa juga merupakan sesuatu yang dapat dikategorikan sebagai 'industri berat' layaknya seperti sekarang ini. Sudah tentu waktu itu belum banyak jenis 'industri berat' kecuali perkapalan dan mungkin konstruksi untuk pembuatan candi.

Membuat kapal merupakan salah satu keterampilan tertua yang dimiliki oleh nenek moyang bangsa Indonesia, yaitu orang Austronesia. Sudah barang tentu kemampuan itu diperlukan untuk melakukan eksodus dari daratan Asia menuju pulau-pulau di perairan Nusantara dan Oseania. Barangkali persoalannya adalah apakah semua kelompok etnik keturunan Austronesia yang tersebar di kawasan Nusantara dan Oseania itu melestarikan kemampuan mereka dalam membuat kapal? Pada kenyataannya masih banyak kelompok etnik di Nusantara yang melestarikan budaya pembuaan kapal itu, namun sayang sekali sumber-sumber sejarah mengenai hal itu tidak begitu menjanjikan, kecuali beberapa peninggalan arkeologis yang juag masih terbatas jumlahnya.

Bukti arkeologis bahwa nenek moyang bangsa Indonesia sudah menggunakan kapal sebagai sarana transportasi baik untuk kepentingan militer maupun untuk kepentingan ekonomi ditemukan pada relief Candi Borobudur yang dibangun pada abad IX Masehi. Kapal yang dipahatkan di Borobudur mempunyai kesamaan dengan kapal jenis kora-kora sebagaimana

³⁰ F.A. Sutjipto, "Some Remarks...", hlm. 185.

³¹ *Ibid.*

³² Sebagian besar informasi dalam bagian ini diambil dari laporan Penelitian Indriyanto, Sutejo K. Widodo, Singgih Tri Sulistiyono, dkk. "Rekontruksi Situs Galangan Kapal Lasem untuk Pengembangan Promosi Paket Wisata Bahari di Rembang", *Laporan Penelitian* (Pusat Studi Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara Universitas Diponegoro, 2005).

yang digambarkan oleh orang-orang Eropa pada saat pertama kali datang di Nusantara. Lambung kapal Borobudur memiliki sepasang penggandung (*outrigger*) yang terapung yang berfungsi sebagai penyeimbang dan tempat para pendayung. Kapal Borobudur memiliki dua tiang layar berkaki tiga untuk mengibarkan layar empat persegi panjang dan memiliki haluan di mana digantungkan layar persegi yang pada kapal-kapal Yunani kuno disebut sebagai *artemon* dan seperti Jung Jawa pada abad XVII.

Tidak ada keterangan lebih lanjut apakah kapal Borobudur digunakan untuk tujuan dagang ataukah untuk kepentingan operasi militer dan sampai di mana kapal ini menyusuri lautan-lautan di Asia. Namun demikian berdasarkan laporan-laporan perjalanan bangsa-bangsa Eropa yang datang pada abad XVI diceritakan bahwa kapal-kapal dagang dengan menggunakan penggandung dengan lambung kapal yang terbuat dari papan-papan kayu memang umum dibuat di Nusantara dan di Filipina dan sebagian jenis ini kemungkinan merupakan perkembangan lebih lanjut dari Kapal Borobudur.

Menurut Horridge kapal yang dipahat di Candi Borobudur lebih menyerupai kapal jenis kora-kora yang merupakan jenis kapal perang yang diawaki oleh para prajurit angkatan laut untuk melakukan pertempuran laut melawan bajak laut atau armada musuh dan untuk melakukan ekspedisi untuk penaklukan daerah pantai. Jenis kora-kora ini juga yang sering digunakan oleh para perompak dari Sulu dan Sulawesi. Penayangan kapal perang di Candi Borobudur mungkin merupakan kebanggaan tersendiri bagi penguasa kerajaan Mataram itu sendiri yang sebetulnya merupakan negara agraris. Sudah barang tentu pada waktu itu juga sudah berkembang kapal-kapal dagang yang lebih baik yang digunakan untuk perdagangan di kawasan Nusantara maupun intra-Asia. Apalagi dalam masa kerajaan Sriwijaya diberitakan bahwa seorang pendeta Cina yang bernama I-tsing melakukan perjalanan dari Sriwijaya ke India dengan menumpang kapal dagang Sriwijaya. Pahatan-pahatan candi di Kamboja yang

seusia dengan Borobudur lebih menggambarkan adanya perahu-perahu dagang tanpa penggandung daripada pahatan di Borobudur yang merupakan kapal-kapal perang.

Selain kapal tipe kora-kora sebagaimana yang didapati di Borobudur, laporan-laporan bangsa-bangsa Barat yang datang di Nusantara abad XVI seperti Belanda dan Portugis juga melaporkan jenis kapal yang kebanyakan beroperasi di Laut Jawa yang mereka sebut sebagai *jonques* atau jung. 'Jung Jawa' ini memiliki sepasang kemudi di bagian buritan, sebuah rumah di atas geladak, dan sebuah layar persegi miring pada masing-masing tiang berkaki tiga. Jung Jawa ini memiliki kapasitas sekitar 200-300 ton. Menarik sekali bahwa prototipe layar persegi miring yang dipasang pada tiang berkaki tiga ini juga menjadi ciri dari perahu mayang dan jukung, serta perahu lain di Jawa.

Jung Jawa merupakan perahu dagang yang besar yang mampu menyeberangi Laut Jawa, Laut Cina Selatan hingga teluk Benggala. Kapal jenis inilah yang membuat orang-orang Portugis terheran-heran mengenai kemajuan perkapalan di Nusantara pada awal abad XVI. Sejalan dengan kemajuan dunia perkapalan Barat yang digunakan untuk melakukan monopoli perdagangan di Nusantara, jung-jung Jawa ini segera mengalami kemunduran. Kemunduran ini terutama disebabkan oleh kompetisi dengan kapal-kapal Barat yang memiliki konstruksi, perlengkapan, dan persenjataan yang lebih baik yang mampu menghancurkan kapal-kapal tradisional di Nusantara.

Adipati Unus mempersiapkan armada kapal sebanyak 100 buah dengan volume kapal yang paling kecil 200 ton. Kapal-kapal itu dibuat di Lasem dan Semarang. Sekitar pergantian tahun 1512/1513, dilaksanakanlah serangan terhadap Malaka yang berakhir dengan kehancuran armada laut dari Demak. Dari gabungan seluruh angkatan laut bandar-bandar Jawa Tengah dan Palembang yang kembali hanya 10 kapal jung dan 10 kapal barang. Menurut Tome Pires Adipati Unus memerintahkan supaya sebuah kapal

perang jung besar yang berlapis baja, yang sebenarnya dapat diselamatkannya, didamparkan di pantai Jepara dan dibiarkan di situ, sebagai kenang-kenangan perang yang dilancarkannya 'terhadap bangsa yang paling gagah berani di dunia'.

Informasi bahwa orang-orang Nusantara memiliki kapal-kapal yang sebanding dengan kapal-kapal yang digunakan oleh para penjelajah Eropa yang awal dapat diketahui dari beberapa hasil penelitian. Pada tahun 1962, Melink-Roelofsz telah menerbitkan karyanya yang menganalisis perkembangan perdagangan Asia menjelang kedatangan bangsa-bangsa Eropa dan sejauhmana perdagangan yang dilakukan oleh orang-orang Eropa di Asia itu mempunyai pengaruh terhadap kemajuan perdagangan di Asia. Ia menyebutkan bahwa pada waktu bangsa-bangsa Eropa datang di Asia, perdagangan sudah bersifat besar-besaran. Ia membuktikan bahwa perdagangan Asia pada masa prakolonial bukan hanya perdagangan barang-barang mewah sebagaimana yang dikemukakan oleh van Leur.³³ Beras dan lada juga merupakan komoditas dagang yang penting, sehingga pelayaran dan perdagangan sudah bersifat *massive*. Dengan demikian hal itu memerlukan kapal muatan yang besar. Ia menunjukkan bahwa kapal-kapal Eropa pada awal kedatangannya di Nusantara sebanding dengan kapal-kapal Asia.³⁴ Pembuktian mengenai ukuran 'kapal Asia' yang sebanding dengan kapal-kapal Eropa pada waktu awal kedatangannya di Indonesia juga menarik perhatian para peneliti yang lain. Dengan menggunakan sumber-sumber Cina, penelitian Manguin membuktikan bahwa kapal-kapal Asia Tenggara sudah memiliki ukuran yang besar. Hal ini dibuktikan dengan hasil penggalian arkeologis di kawasan Riau yang menemukan sisa kapal yang

berukuran sekitar 30 meter.³⁵ Pendapat yang serupa juga diungkapkan oleh Horidge bahwa para pelaut Eropa awal masih menjumpai prahu kora-kora yang merupakan salah satu jenis kapal papan tradisional yang berukuran antara 10 hingga 30 meter.³⁶ Bahkan ada yang menunjukkan bahwa kapal ekspedisi Cheng Ho pada awal abad ke-15 memiliki ukuran sekitar 7 kali lebih besar jika dibandingkan dengan kapal 'Santa Maria' yang digunakan oleh Colombus pada akhir abad itu.³⁷

Bagaimanakah dengan orang Jawa yang bisa dianggap mewakili kemajuan dunia maritim pantura Jawa. Diogo de Couto seorang pelaut Spanyol pada tahun 1597 mengatakan bahwa orang Jawa semua sangat berpengalaman dalam pelayaran antara Cina dan Madagaskar. Bahkan pemimpin Portugis di Malaka, Alfonso D'Albuquerque pernah membuat kopi dari sebuah peta yang digunakan oleh pelaut Jawa dan dikirimkan ke Raja Portugal yang bernama Dom Manuel.³⁸ Oleh karena itu apa yang digambarkan oleh Schrieke dan Meilink-Roelofsz mengenai peran orang Jawa yang sangat signifikan dalam pelayaran dan perdagangan di Malaka sebagaimana yang telah dibahas di atas dapat dengan mudah dipahami. Pertanyaan selanjutnya adalah apakah orang Jawa hanya terkenal sebagai pelaut saja? Apakah mereka juga masih memiliki keahlian membuat kapal?

³³ J.C. van Leur, *Indonesian Trade and Society: Essay in Asian Social and Economic History* (Dordrecht: Foris publication, 1983).

³⁴ Meilink Roelofsz, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1680* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1962).

³⁵ P.Y. Manguin & Nurhadi, 'Perahu Karam di Situs Bukit Jaras, Propinsi Riau: Sebuah Laporan Sementara', dalam: *10 Tahun Kerjasama Pusat Penelitian Archeologi Nasional & Ecole Francaise d'Extreme-Orient* (Jakarta: Pusat Penelitian Archeologi Nasional, hlm. 43-64). Lihat juga P.Y. Manguin, 'The Vanishing Jong: Insular Southeast Asian Fleet in Trade and War (Fifteenth to Seventeenth Centuries)', in: A. Reid (ed.), *Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power, and Belief* (Ithaca-London: Cornell University Press, 1993, hlm. 198-199).

³⁶ Adrian Horidge, *Sailing Craft of Indonesia* (Singapore: Oxford University Press, 1986).

³⁷ Lihat http://id.wikipedia.org/wiki/Cheng_Ho (Dikunjungi tanggal 10 Oktober 2009).

³⁸ Sudjoko, "Ancient Indonesian Technology: Shipbuilding and Fire arms Production around the Sixteenth Century", *Aspek-aspek Arkeologi Indonesia* 9 (1981), hlm. 6.