

PETA PELAYARAN NUSANTARA DARI MASA KE MASA

Adrian B. Lapian

Jalur pelayaran menghubungkan pelabuhan yang satu dengan yang lain. Pertanyaan pokok adalah: Manakah yang lebih dulu, pelabuhan atau jalur pelayaran? Dengan kata lain, apakah munculnya sebuah pelabuhan ditentukan oleh jalur pelayaran, ataukah sebaliknya: terjadinya jalur pelayaran ditentukan oleh pelabuhan? Hingga sekarang pertanyaan ini belum bisa dijawab secara memuaskan. Mungkin kedua-duanya benar. Adakalanya sebuah pelabuhan muncul karena lokasinya yang strategis pada jalur pelayaran, sedangkan sebaliknya, sebuah pelabuhan entrepot tempat perdagangan yang ramai yang memberi kemudahan-kemudahan untuk mengisi air dan makanan dan memperbaiki kapal, tentu akan menjadi tempat tujuan sebuah jalur pelayaran.

Perairan Asia Tenggara berada dalam jalur pelayaran yang menghubungkan negeri Cina dengan negeri-negeri 'di atas angin', yakni subkontinen India, Persia, dan negeri-negeri Arab di Timur Tengah yang berlanjut ke benua Eropa. Sejak zaman purba jalur ini telah digunakan oleh para pedagang yang menyelenggarakan hubungan antara negeri-negeri Barat dan Timur yang biasa dikenal dengan nama puitis 'Jalur Sutera' (*Silk Roads*) yang menggunakan kafilah yang melintasi padang rumput dan gurun pasir, tetapi juga menggunakan kapal yang mengarungi samudera. Jalur laut menjadi semakin penting tatkala jalur darat tidak aman karena peperangan yang berkecamuk di wilayah Asia Tengah. Situs arkeologi di Oc-Eo di delta sungai Mekong merupakan bukti bahwa sudah sejak masa awal ada hubungan dagang antara Asia Tenggara dengan Romawi/Yunani.

Sebagaimana diketahui, sutera hanyalah salah satu komoditi yang diperdagangkan sepanjang jalur itu, dan banyak pakar lebih suka menggunakan nama 'Jalur Rempah-rempah' (*Spice Route*), khususnya dalam hubungan dengan perdagangan Asia Tenggara, sebab rempah-rempah inilah yang merupakan barang dagangan utama yang dihasilkan oleh wilayah Asia Tenggara, terutama lada, pala dan bungapala, cengkeh, serta hasil hutan berupa kayu-kayuan yang wangi.

Jadi pentingnya Asia Tenggara bukan hanya karena terletak pada jalur pelayaran antara Asia Timur dan Asia Barat, tetapi juga karena menghasilkan berbagai macam rempah-rempah serta hasil hutan. Dalam hubungan inilah maka berbagai macam jalur pelayaran yang telah berkembang di wilayah ini, khususnya di wilayah Nusantara. Ada indikasi bahwa jalur rempah-rempah ini telah dikenal sejak masa prasejarah. Penemuan nekara-nekara perunggu dari

Kebudayaan Dongson tersebar di Nusantara pada suatu jalur yang berawal dari wilayah daratan Asia Tenggara melalui pulau-pulau Sumatera dan Jawa, Bali, Nusatenggara, sampai ke Kepulauan Kei dan jazirah Kepala Burung di Irian. Hal ini bisa menjadi bukti tentang adanya hubungan kebudayaan sepanjang jalur tersebut, namun belum dapat dipastikan apakah jalur ini merupakan jalur perdagangan, atau mungkin suatu jalur migrasi penduduk dari barat ke timur.

Walaupun sudah dapat diperkirakan bahwa sejak masa awal telah ada penyelenggaraan pelayaran antara Asia Tenggara dengan dunia luar, kepastian tentang adanya pelayaran ini baru diperoleh dari sumber-sumber Cina. Salah satu berita kuno yang dapat diandalkan adalah jalur pelayaran yang dilaporkan oleh Kia Tan (730-805 Masehi) yang terdapat dalam Sejarah T'ang Baru pada masa Tcheng-yuan (785-805):¹

Dari Guang-zhou (Kanton) ke arah tenggara melalui laut sesudah berlayar 200 *li* [kapal] tiba di gunung T'ouen-men. Kemudian dengan angin baik sambil berlayar ke arah barat selama dua hari, tiba di karang Kieou-tcheou (sembilan pulau). Lalu ke selatan, sesudah dua hari tiba di Batu Gajah. Sesudahnya, ke arah tenggara, tiga hari berlayar ke gunung Tchan-pou-lao. Gunung ini terletak di laut 200 *li* di sebelah timur kerajaan Houan-wang. Lalu, ke arah selatan, setelah dua hari perjalanan, tiba di Gunung Ling. Kemudian sehari berlayar lagi, [kapal] tiba di kerajaan Mentou; lalu, satu hari berlayar tiba di kerajaan Kou-tan. Lalu, sesudah setengah hari berlayar, tiba di wilayah Pen-t'o-lan (Panduranga). Lalu, sesudah dua hari perjalanan, tiba di gunung Kiun-t'ou-nong. Kemudian, setelah lima hari berlayar, tiba di sebuah selat yang disebut oleh orang barbar Tche. Dari utara ke selatan [jaraknya] seratus *li*. Di pantai utara terdapat kerajaan Lo-yue; di pantai selatan ada kerajaan Fo-che. Di sebelah timur kerajaan Fo-che, sambil berlayar selama empat atau lima hari, tiba di kerajaan Ho-ling, pulau yang paling besar di antara pulau-pulau di selatan. Kemudian, ke arah barat, sambil meninggalkan selat, sesudah tiga hari tiba di kerajaan Ko-ko-seng-tche yang berada di sebuah pulau yang terpisah di sebelah barat-laut dari Fo-che. Penduduk kerajaan tersebut adalah pencuri dan bengis; para pelaut takut akan mereka. Di pantai utara terletak kerajaan Ko-lo. Di sebelah barat Ko-lo ada kerajaan Ko-kou-lo. Kemudian, dari Ko-ko-seng-tche, sesudah empat atau lima hari perjalanan, tiba di pulau Chengteng. Lalu, ke arah barat, sesudah lima hari berlayar, tiba di kerajaan P'o-lou. Lalu, sesudah enam hari, tiba di pulau Kia-lan dari kerajaan P'o. Kemudian, ke arah utara, sesudah empat hari, tiba di kerajaan Singa (yakni Ceylon). Pantai utaranya terletak seratus *li* dari pantai selatan India Selatan

Yang menjadi masalah adalah identifikasi nama-nama yang disebut dalam sumber-sumber Cina itu dan masih tetap merupakan pokok perdebatan antara para pakar. Namun mengenai beberapa nama sudah ada kata sepakat, seperti misalnya Pen-t'o-lang yang merupakan sinifikasi dari nama Panduranga (sekarang: Phan-rang, di pantai Vietnam Tengah); begitu pula Fo-che yang merupakan singkatan dari Shi-li-fo-che, yakni Sriwijaya. Jadi secara garis besar dapat dikatakan bahwa jalur pelayaran dari Kanton itu menyusur pantai Cina ke arah selatan, melalui Hong Kong dan kemudian melintasi laut sampai ke Panduranga di Campa. Dari sini lewat Poulo Condor (Kiun-t'ou-nong) langsung ke Selat [Melaka] tempat pusat Kerajaan Sriwijaya. Kemudian ke arah utara ke Kedah (Ko-lo) dan melintasi Teluk Benggala ke Sri Lanka. Kia Tan tidak lupa pula memberitahukan bahwa dari Sriwijaya kapal bisa berlayar ke arah timur,

ke Ho-ling (Kalingga) di Pulau Jawa.

Jadi pada waktu itu (abad ke-8 Masehi) pelayaran dari Cina ke India sudah dilaksanakan seluruhnya melalui lautan, tidak lagi menggunakan jalan darat lewat Takua Pa di tanah genting Kra (di Thailand Selatan) yang menjadi penghubung antara pelayaran di Teluk Benggala dan Teluk Siam. Memang sebelumnya, pada abad ke-7, I-ching pun telah menggunakan jalur pelayaran sepenuhnya baik dalam perjalanannya dari Cina ke India maupun ketika ia berlayar pulang. Pada waktu itu ia berhenti di Sriwijaya tempat ia menulis karyanya tentang agama Buddha aliran Mulasarwastiwada.² I-ching melaporkan pula bahwa di samping pusat Sriwijaya di Palembang, ada pula pusat yang lain di Jambi (Malayu) yang pada abad ke-7 itu telah 'menjadi Sriwijaya'. Pelayaran ekspedisi laut pada jaman Ming (abad ke-15) merupakan bukti bahwa pada waktu itu jalur pelayaran di Asia Tenggara telah lebih meluas.

Sumber Arab menunjukkan bahwa pelaut Arab dan Persia pun mengikuti jalur pelayaran yang serupa. Seperti yang diberitakan oleh sebuah sumber dari tahun 851 Masehi,³ biasanya pelayaran berangkat dari Teluk Persia, terutama dari Siraf, tempat barang-barang dagangan dikumpulkan dan diangkut dari Basrah dan daerah lainnya, lalu menuju Maskat melalui Sofar, keduanya pelabuhan di Oman. Dari sini kapal menyeberang lautan menuju ke India, yakni ke 'Koulam-Malaya' yang memakan waktu sebulan, kemudian berlayar ke Laut Harkand, dan sesudahnya tiba di Langabalous. (Dikatakan pula bahwa di kota tersebut penduduknya tidak lagi mengerti bahasa Arab.) Selanjutnya kapal berlayar terus ke suatu tempat yang bernama Kalah-vara yang mungkin sekali adalah pelabuhan Kedah. Dan dari sini kapal menuju ke Pulau Tioman untuk mengisi air, kemudian pelayaran dilanjutkan ke Panduranga di Campa, dan akhirnya terus ke negeri Cina.

Jadi jalur pelayaran yang menghubungkan Asia Timur dengan Asia Selatan/Barat mengikuti jalur yang sama, yaitu dari Kanton ke pantai Vietnam, kemudian melintasi Laut Cina Selatan menuju Selat Melaka, dan sesudahnya ke Lautan Hindia. Hanya saja pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi kapal berubah-ubah: pada masa awal Sriwijaya pelabuhan Palembang dan Jambi merupakan tempat persinggahan yang penting, tetapi pada masa kemudian rupanya kota Kedah di pantai barat Semenanjung Malaya dapat menarik pelayaran ke tempat ini. Untuk menguasai pelayaran di Selat Melaka, Sriwijaya mengadakan ekspansi pada abad ke-8 sebagaimana dibuktikan oleh prasasti di Ligor. Kedah tetap merupakan pelabuhan yang ramai dikunjungi, terutama oleh kapal-kapal Persia dan Arab. Akan tetapi pada abad ke-13 di pantai utara Sumatera telah muncul sebuah pusat yang baru, yakni Samudra-Pasai. Baik pelayaran Marco Polo pada akhir abad ke-13 maupun perjalanan Ibn Batuta pada abad sesudahnya memerlukan mampir di Pasai. Pelayaran Marco Polo dari Zaitun (Quang-zhou) ke Teluk Persia yang menggunakan kapal Cina (menurut laporannya, ia diiringi oleh sebuah armada yang terdiri dari 16 kapal!), mampir

di Campa, kemudian sambil berlayar ke arah barat-daya lewat Pulau Condor menyeberang laut ke 'Lokak' yang mungkin berada di Thailand Selatan, misalnya Ligor, dan sambil berlayar ke tenggara menuju Pulau Bintan, ia tiba di Samudra Pasai, lalu ke Kepulauan dan Andaman, terus ke Sri Lanka.⁴

Perjalanan Ibn Batuta dari Teluk Benggala ke negeri Cina diadakan sekitar tahun 1351.⁵ Ia berangkat dari 'Sunarkawan' (Sonargaon) di Benggala, dan setelah mampir di Barah Nakar (yang diperkirakan di Kepulauan Nikobar atau Andaman, akan tetapi ada yang menempatkannya di Arakan, Burma) ia tiba di Samudra pada masa Sultan Malik az-Zahir memerintah. Dari sini ia menuju pelabuhan 'Qaqula' (Kedah) di pantai barat Semenanjung, dan 'Mul-Jawa' di Pulau Jawa. Perjalanan diteruskan dan 34 hari kemudian kapalnya tiba di sebuah lautan yang tenang sekali, dan sesudahnya tiba di 'Tawalisi', salah satu pelabuhannya bernama 'Kaylukari', dan akhirnya tiba di negeri Cina. Identifikasi Tawalisi berbeda-beda: ada yang menempatkannya di Sulawesi, di Tonkin, Cambodia, Cochinchina, provinsi Kwan-si di Cina Selatan, dan ada pula di Kepulauan Filipina. Demikian pula kota Kaylukari menimbulkan permasalahan, karena kota ini adalah nama sebuah pelabuhan di bagian tenggara India. Jadi banyak kemungkinan bahwa ingatan Ibn Batuta pada waktu ia menyusun laporannya tidak begitu tepat lagi.⁶

Sebagaimana dikatakan di atas, sejak jaman Ming pelayaran internasional di Asia Tenggara semakin meluas. Utusan-utusan para raja dari Asia Tenggara, Asia Selatan dan Barat, bahkan juga dari Afrika Timur berlayar mempersembahkan upetinya ke Takhta Naga, dan Raja Ming mengirimkan sampai tujuh kali armada kapal-kapalnya ke raja-raja ini, yang umumnya dipimpin oleh Zheng-he.⁷ Eskader Cina semuanya berangkat dari Liujiagang di Suzhou, kemudian berlayar menuju Wuhumen di Fujian dan menyeberang ke pantai Vietnam Tengah di pelabuhan Culao-Re dan Qui-Nhon. Dari sini jalur pelayaran bercabang tiga: menyeberang ke Kalimantan dan terus ke Pulau Jawa, ke Siam, dan ke Melaka serta ujung Semenanjung Malaya. Selanjutnya perjalanan menyusur pantai Sumatra sampai ke Aceh, untuk melintasi Teluk Benggala menuju Sri Lanka. Ada pula yang menuju ke muara sungai Gangga, dan juga ke Quilon atau Cochinchina dan ke pantai Malabar. Sesudahnya kapal-kapal menyeberang ke pantai Arab (Dhofar), ke arah selatan sampai di Afrika Timur, dan ada pula yang ke Hormuz, pelabuhan yang menguasai pintu Teluk Persia.⁸

Jauh sebelum jaringan pelayaran Cina dan Arab terjalin, telah ada hubungan laut antara Asia Tenggara dengan India. Ada bukti bahwa kebudayaan Hindu dan Buddha telah menyebar ke kawasan Asia Tenggara sejak awal tahun Masehi, namun tidak ada sumber sejarah yang dapat memberi keterangan cukup tentang sifat dan luasnya pelayaran dari India tersebut, khususnya yang dilaksanakan orang Tamil dari India Selatan. Petunjuk tentang meluasnya jaringan orang-orang Tamil di Asia Tenggara diperoleh dari beberapa prasasti yang ditemukan.⁹ Dua prasasti ditemukan di Thailand Selatan, yang pertama

berasal dari abad ke-3 atau ke-4 (sekarang disimpan di Wat Khlong Thom provinsi Krabi di Thailand Selatan), sedangkan yang kedua dari abad ke-9. Inskripsi terakhir ini ditemukan di daerah Takua Pa, jadi menunjukkan bahwa tempat ini masih penting dalam lalulintas perdagangan pada waktu itu, menghubungkan Teluk Benggala dan Teluk Siam melalui tanah genting Kra. Kemudian ada prasasti yang terdapat di Barus, di pantai barat Sumatera Utara, yang berangka tahun 1088 AD, dan dari abad ke-12 ada pula yang dijumpai di Nakhon Si Thammarat (Ligor), sedangkan dari abad ke-13 kita mempunyai dua buah inskripsi, yakni yang kini disimpan di Museum Nasional di Jakarta (berangka tahun 1258 atau 1265) dan yang satu terdapat di Pagan, Myanmar. Dari data yang fragmentaris ini kita dapat menarik kesimpulan betapa luasnya dan betapa lamanya kehadiran orang Tamil di Asia Tenggara, lagi pula dapat terlihat bahwa antara situs-situs tersebut ada hubungan satu dengan yang lain.

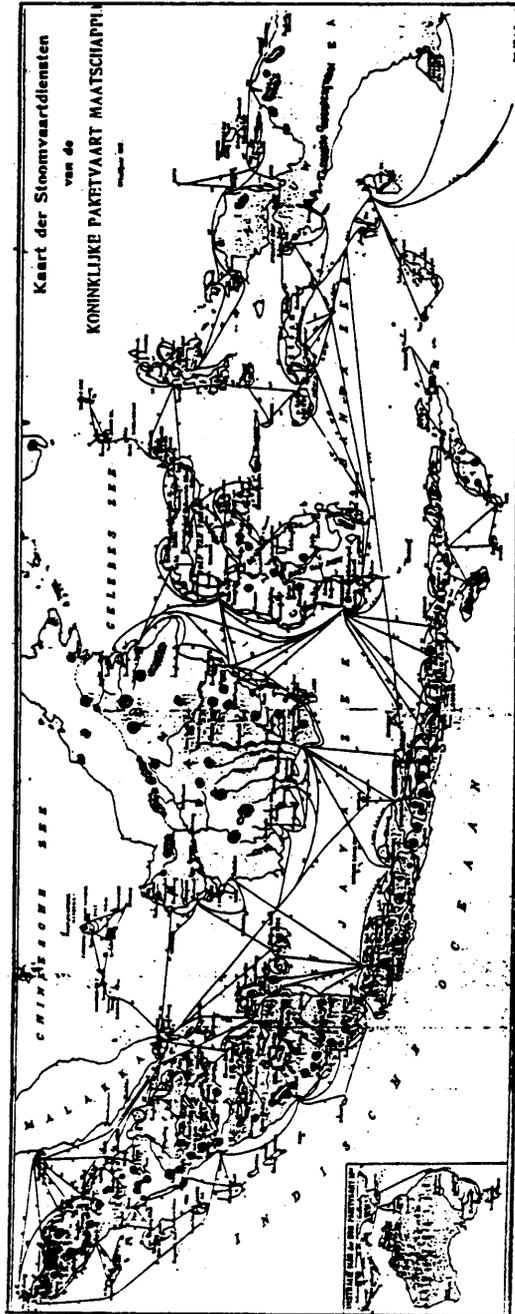
Tak boleh dilupakan pula jaringan pelayaran yang diselenggarakan oleh Ryukyu, yang menurut Rekidai Hoan (*Treasury of the Royal Succession*, 1403-1619) berkembang sejak abad ke-15. Barangkali ada hubungannya dengan berhentinya pelayaran Cina pada masa itu ketika raja-raja Ming pada masa kemudian mulai berpaling dari laut dan tidak lagi mengindahkan kekuatan maritimnya. Bagaimanapun juga, sejarah Ryukyu dalam hubungan pelayaran dengan Asia Tenggara perlu diteliti lebih lanjut sebab daerah inilah yang menjadi penghubung baik dengan Cina maupun dengan Jepang ketika kedua kerajaan ini mengadakan larangan bagi anak negerinya untuk berlayar ke luar wilayahnya. Sumber sejarah Ryukyu tersebut mencatat beberapa pelayaran ke daerah Asia Tenggara: ke Palembang (1428-1440), ke Jawa (1430-1442), Melaka (1463-1511), Patani (1515-1543), dan yang paling banyak dan paling lama, ke Ayudhya (1425-1570).¹⁰

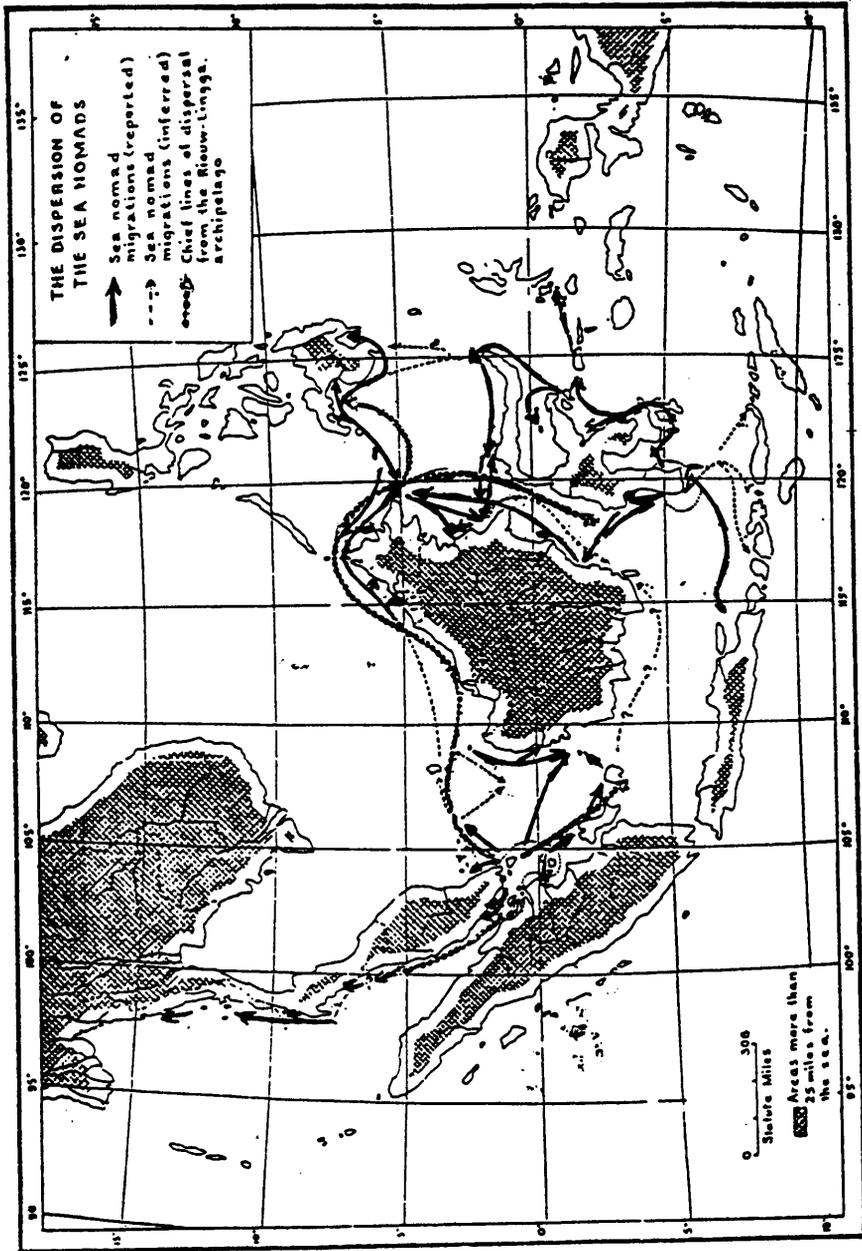
Sesudah membicarakan perihal pelayaran Cina, Arab/Persia, Tamil, dan Ryukyu, tentu timbul pertanyaan, bagaimana dengan pelayaran orang Asia Tenggara sendiri? Kita mengetahui bahwa I-ching pernah berlayar dengan kapal Sriwijaya ketika ia berangkat ke India, sedangkan Ibn Batuta pun melaporkan bahwa di India ia melihat kapal-kapal yang berasal dari Sumatera. Namun sumber-sumber asli dari Asia Tenggara sendiri tidak banyak memberi keterangan mengenai pelayaran pribumi. Sekali-sekali ada yang menyinggung hal ini, seperti misalnya *Hikayat Banjar* yang mengatakan bahwa Raja memperlengkapi kapal, sebuah *pargata* (fregat), untuk dipakai utusannya ke negeri Cina, dengan membawa intan, mutiara, zamrud, merjan, dan batu mirah, biduri, lilin dan damar, rotan dan air madu, serta orang-utan sepuluh ekor. Akan tetapi tentang perjalanannya tidak diberitakan, atau dalam kata-kata naskah itu: 'tiada tarsabut ditangah laut'.¹¹ Jadi walaupun kita mengetahui bahwa ada pelayaran orang Asia Tenggara ke luar daerah, namun sesungguhnya tidak banyak data yang tersedia.

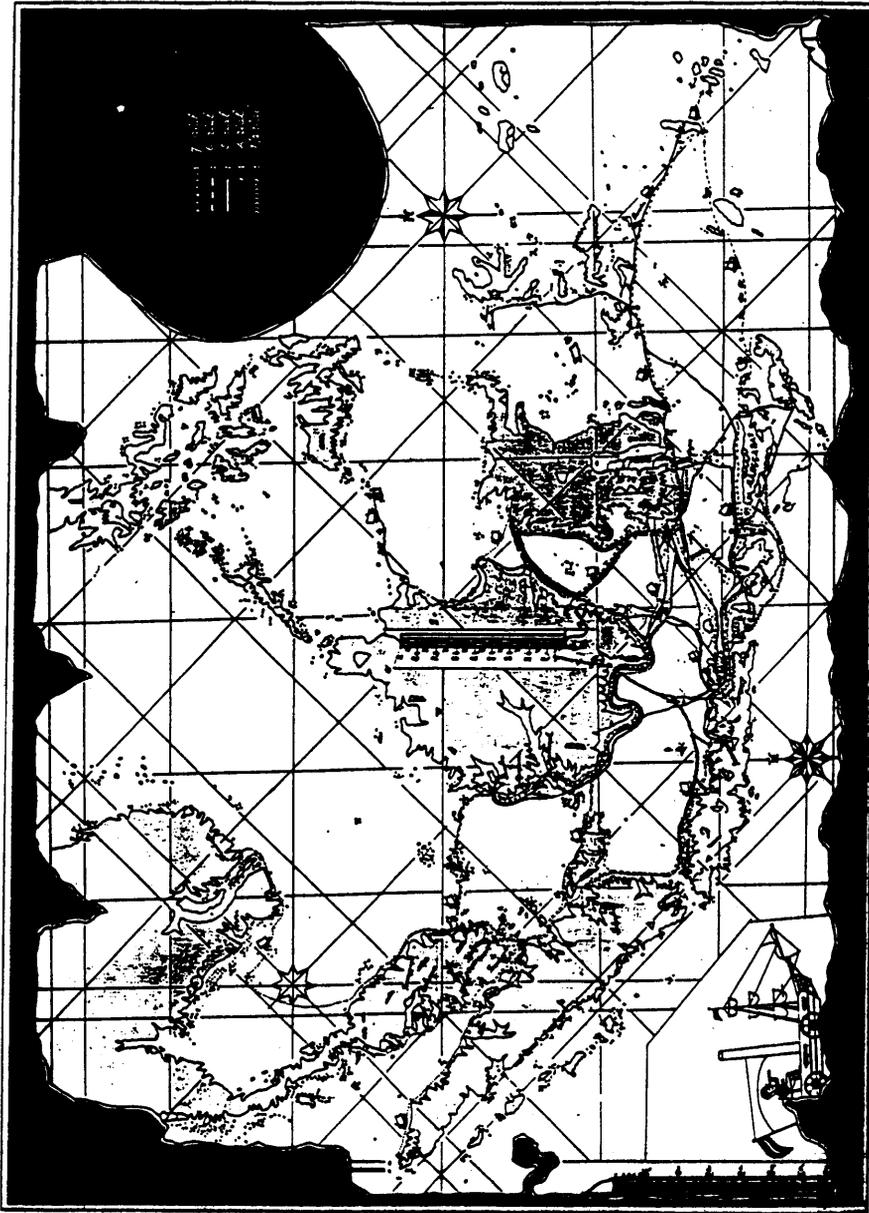
Di antara sekian banyak sukubangsa di Asia Tenggara tak ada kelompok

etnis yang lebih maritim daripada orang Bajau. Nama Bajau (Bajo, Bajjo, atau Bajjah) banyak ditemukan di bagian timur dari kawasan kepulauan Asia Tenggara. Wilayah penyebaran mereka sangat luas, mencakup pantai timur Sabah, Kepulauan Sulu, Selat Makassar termasuk pantai timur Pulau Kalimantan, Sulawesi, Maluku, dan Nusa Tenggara. Walaupun masih belum jelas apakah mereka dapat digolongkan sebagai satu sukubangsa - umumnya mereka menyebut dirinya sebagai 'Orang Sama' dan sebutan 'Bajau' dipakai oleh orang luar - ada banyak indikasi bahwa dahulu kala ada interaksi antara kelompok-kelompok Bajau yang sekarang hidup terpencar. Mereka dikatakan masih hidup pada tahap subsistensi, akan tetapi pendapat ini sesungguhnya keliru. Sekarang dan sejak dahulu mereka telah terkait dalam sistem ekonomi yang lebih luas, sebab produk hasil tangkapannya seperti mutiara, tripang, dll., bukan untuk konsumsi sendiri melainkan untuk pasaran luar, terutama dalam hubungannya dengan orang Cina. Selain itu ada petunjuk pula bahwa kelompok-kelompok Bajau ini sudah terlibat dalam sistem kerajaan-kerajaan setempat, seperti misalnya orang Bajau di Teluk Tomini dahulu mengirim upeti kepada Raja Bone. Di samping itu jaringan hubungan Bajau mungkin sekali jauh lebih luas daripada sekarang, karena di bagian barat Indonesia pun beberapa toponim mengacu kepada mereka, seperti di sebelah barat pulau Sumatera ada Pulau Bojo (sebelah tenggara Nias), dan Tanjung Sibajau (di Kepulauan Mentawai), demikian pula Labuhanbajau di Pulau Simeulue (lepas pantai barat Aceh) dan desa Bajau atau Bajo yang terdapat di Kepulauan Anambas di Laut Cina Selatan.¹² Lagi pula di Jambi masih dikenal sekelompok masyarakat Bajau, dan peta Pulau Singapura pada abad ke-19 mencantumkan tempat yang bernama Bajau (di sekitar Jurong sekarang), sedangkan dalam *Hikayat Hang Tuah* dikenal dua pangeran bersaudara, masing-masing bernama Pangeran Bahari dan Pangeran Bajau. Jadi masih diperlukan penelitian lebih lanjut, khususnya tentang sejarah orang-orang Bajau, untuk mengetahui jaringan pelayaran yang telah terjalin oleh kelompok-kelompok ini di masa lalu.

Walaupun pelayaran orang Bajau diperkirakan telah berlangsung lama sekali, kita belum dapat memberi kepastian tentang bilamana pelayaran itu dimulai. Naskah sejarah yang pertama yang menyebut adanya hubungan luas di Nusantara berasal dari 1365, yakni *Nagarakertagama* dari jaman Majapahit. Banyak nama tempat di Kepulauan Indonesia muncul untuk pertama kalinya dalam sejarah lewat naskah tersebut. Pada umumnya dikatakan bahwa tempat-tempat ini merupakan daerah takluk dari Majapahit. Sungguhpun masih perlu dipertanyakan apakah memang benar mereka merupakan taklukan Majapahit,







yang dapat diterima adalah bahwa pusat kerajaan pada waktu itu telah mengenal tempat-tempat tersebut, mungkin saja sudah ada sebuah jaringan pelayaran antara daerah. Sehubungan dengan itu dapat ditarik kesimpulan bahwa pada abad ke-14 telah ada jaringan lintas laut yang menjangkau seluruh wilayah Nusantara.¹³

Di sini tidak akan disebut semua nama tempat yang dicatat oleh Empu Prapanca dalam *Nagarakertagama*. Cukup diketahui bahwa daerah 'taklukan' Majapahit dibaginya dalam empat kelompok, yaitu: (1) negeri 'Malayu' yang meliputi tempat-tempat di Pulau Sumatera, mulai dengan Jambi dan Palembang sampai ke Samudra dan Lamuri (di Aceh). Menarik perhatian dalam kelompok ini bahwa kebanyakan tempat yang disebut terdapat di pantai timur. Daftar nama tempat di Sumatera diakhiri dengan menyebut Lampung (di pantai selatan) dan Barus (di pantai barat). Disebut pula Minangkabau yang terletak di daerah pedalaman, tetapi rupanya hubungan dengan wilayah ini diadakan melalui sungai-sungai di pantai timur. (2) Kelompok kedua terletak di 'Pulau Tanjung-Nagara', yakni Pulau Kalimantan sekarang. Di antara nama-nama tempat yang jelas masih dikenal sekarang adalah Kapuas, Sampit, Kuta-Waringin, Sambas, Pasir, Tanjung-Kute (Kutai), dan sebagainya. (3) Adapun kelompok ketiga semuanya terdapat di Semenanjung Malaya, mulai dengan Pahang. Lengkasuka (di Patani), Kalantan dan Tringgano (Trengganu) disebut, begitu pula Muar dan Tumasik (Singapura), tetapi Melaka sama sekali tidak disinggung karena pada waktu itu pelabuhan ini belum muncul dalam sejarah, namun kita mengetahui bahwa kelak di kemudian hari Melaka akan menjadi saingan besar bagi Majapahit, khususnya dalam menguasai pelayaran di Selat Melaka. (4) Dalam kelompok keempat dimasukkan semua nama tempat 'di sebelah timur Jawa', mulai dari Bali sampai ke Nusatenggara, Sulawesi, Maluku, dan Irian. Di samping itu sumber ini menyebutkan pula adanya hubungan antara Majapahit dengan Ayudhya, Kamboja, Campa, dan Annam.

Kapan Melaka didirikan masih merupakan perdebatan di kalangan para pakar sejarah, tetapi yang pasti adalah bahwa pada awal abad ke-15 ketika Raja Ming mengirimkan ekspedisi ke Laut Selatan, Melaka sudah merupakan kenyataan. Abad ke-15 ini merupakan masa kejayaannya Kerajaan Melaka yang untuk generasi-generasi Melayu kemudian akan menjadi kebanggaan bagi mereka. Pada abad ini Melaka, terutama setelah menerima agama Islam, menjadi pusat pelayaran dan perdagangan di Selat yang kini menyandang nama kota tersebut, sebagaimana dipuji-puji oleh Tome Pires dalam bukunya *Suma Oriental* (1512-1515). Jatuhnya Melaka ke tangan Portugis pada tahun 1511 merupakan peristiwa yang sangat penting dalam sejarah Asia Tenggara karena telah mengubah keadaan politik setempat.

Memang untuk sementara waktu pelayaran dan perdagangan lewat Selat Melaka mengalami hambatan, akan tetapi tak lama kemudian pelayaran dan perdagangan dilanjutkan, hanya saja Melaka yang telah diduduki Portugis

mendapat saingan berat dari dua pusat yang muncul di kawasan ini: Aceh di sebelah utara dan Johor di bagian selatan Selat Melaka. Juga mulai berkembang pusat-pusat yang baru seperti Banten di Jawa Barat dan Brunei di Kalimantan Utara. Salah satu akibat dari perubahan ini adalah bahwa telah berkembang suatu jalur pelayaran alternatif yang menyusur pantai barat Sumatera. Pada masa pasca-Majapahit dan pasca-Melaka tersebut bandar-bandar pelabuhan di pesisir utara Jawa mulai berkembang: sebelum Banten telah muncul Demak dan Cirebon, sedangkan di sebelah timur Gresik menjadi pelabuhan yang ramai.

Di bagian pertama dari abad ke-16 orang Portugis menunjukkan kegiatan besar dalam memperkembangkan jaringan pelayarannya dengan Goa di pantai barat India sebagai pusatnya. Bandar Melaka menjadi pusat bagi kegiatannya di Asia Tenggara, dan dari sini mereka mengadakan pelayaran di Nusantara, malahan menguasai pusat produksi seperti di Ternate (tempat produksi cengkeh) dan Solor (kayu cendana). Jalur pelayaran ke timur biasanya mengikuti pantai utara Jawa atau pantai selatan Kalimantan. Kerajaan Balambangan di Jawa Timur yang sampai abad ke-18 masih sanggup mempertahankan kemerdekaannya baik terhadap ekspansi Mataram (Jawa Tengah) maupun Mengwi (Bali) dan berpegang kepada ajaran Hindu, menjadi tempat persinggahan bagi kapal-kapal Portugis dalam perjalanannya ke sebelah timur. Di samping itu diperkembangkan pula jalur pelayaran di utara yang menghubungkan Ternate dengan Melaka melalui Kalimantan Utara. Jalur ini mulai dijajaki sejak 1529.

Namun pada tahun 1575 orang Portugis diusir dari Ternate oleh Sultan Baabullah, dan sejak itu kedudukannya di daerah Maluku hanya terbatas pada jazirah Leitimor di Pulau Ambon. Pada tahun 1641 kota Melaka jatuh ke tangan Belanda yang merebutnya dengan bantuan Johor. Sementara itu di Larantuka (pantai timur Flores) telah terbentuk suatu pusat kekuatan kaum Tupas yang juga dikenal dalam sejarah sebagai 'Portugis Hitam', yakni suatu kelompok masyarakat berdarah campuran (pribumi, Portugis/Eropa, dan bekas budak yang berasal dari India dan Afrika, dsb.) yang berkebudayaan Portugis dan merupakan kekuasaan tersendiri, sering kali pula melawan kekuasaan Portugis dari Goa. Ketika Makassar dan Banten - pusat perdagangan yang ramai pada abad ke-17 - dikuasai oleh VOC (Belanda) jalur pelayaran Portugis hanya terbatas pada trayek Goa-Solor/Timor yang juga berhubungan dengan Macau (sejak 1557) di Cina Selatan dan Mocambique di Afrika Timur.

Keterlibatan Spanyol dalam kompetisi pelayaran dan perdagangan di Asia Tenggara dimulai sejak Magellan berhasil mengadakan pelayarannya keliling dunia pada tahun 1519-1522. Ekspedisi-ekspedisi lintas Pasifik yang diberangkatkan dari pantai barat benua Amerika, terutama dari Mexico, diadakan sesudahnya yang berakhir dengan penguasaan Kepulauan Filipina oleh Spanyol, terlebih setelah mereka berhasil merebut kota Manila pada tahun 1571. Dengan demikian terbentuklah suatu jalur yang baru antara Acapulco di Mexico

dan Manila yang bersambung dengan jalur ke Cina dan ke Maluku, sebab pada tahun 1606 Spanyol telah menduduki bagian barat dari Pulau Ternate yang dikuasainya sampai 1666. Pada tahun 1678 Spanyol harus pula meninggalkan Siau (di Kepulauan Sangir) sesudah VOC bersama Ternate merebut pulau ini. Sejak itu kekuasaan Spanyol di Asia Tenggara terbatas pada Kepulauan Filipina saja. Dari sini diadakan pelayaran ke Cina Selatan dan ke pantai Vietnam dan Kamboja.

Pada abad ke-17 telah tumbuh suatu jaringan pelayaran yang baru oleh VOC, kompeni dagang Belanda yang didirikan pada tahun 1602. Pada 1619 VOC menghancurkan Jayakarta di pantai utara Jawa Barat dan mendirikan sebuah kota yang baru yang dinamakannya Batavia. Sejak itu Batavia menjadi pusat kegiatan pelayaran dan perdagangan di kawasan Asia ini yang terbentang dari Teluk Persia dan India di sebelah barat sampai ke Jepang di sebelah utara. Di Asia Tenggara VOC menduduki Banda, Maluku dan Kupang di sebelah timur, Melaka di sebelah barat (sejak 1641), Makassar (1666-1669), dan Banten (1684). Diadakan pula hubungan dengan Patani dan Ayudhya yang menjadi pelabuhan singgahan untuk berlayar ke Dejima di Nagasaki dan Fort Zeelandia (1624-1662) di Taiwan (Formosa), sedangkan di Afrika Selatan didirikan jajahan yang dapat dikuasainya dari 1652 hingga 1795.

Penaklukan Makassar pada tahun 1669 oleh VOC telah membawa dampak yang besar terhadap dunia pelayaran dan perdagangan pribumi, terutama di bagian timur Nusantara. Sebagaimana diketahui, Makassar telah tumbuh sejak abad ke-16 sebagai bandar pelabuhan yang ramai dikunjungi perahu dan kapal. Sejak 1605 ketika kerajaan kembar Goa dan Tallo resmi menganut agama Islam, para pedagang Muslim pun lebih banyak mendatangi pelabuhan ini, dan sejak 1641 ketika Belanda menggantikan kedudukan Portugis di Melaka, maka banyak orang Portugis pun menetap di sini (pada tahun 1660 telah ada 2000 orang Portugis di Makassar). Ke sini pula pedagang Eropa lainnya (Inggris dari Madras, Spanyol dari Manila, Denmark, Prancis, dsb.) datang berdagang, di samping pedagang-pedagang dari Asia Tenggara lainnya. Tidaklah mengherankan mengapa VOC sangat merasa perlu untuk menguasai bandar ini. Sebuah catatan dari Cornelis Speelman, pemimpin ekspedisi Belanda yang menyerang Makassar, sangat penting dalam hubungan sejarah pelayaran dan perdagangan Makassar karena ia melaporkan jangkauan perdagangan Makassar pada waktu itu (1670).

Peranan Makassar sebagai bandar transito jelas nampak dari catatan Speelman tersebut.¹⁴ Sebagai contoh, dikatakan antara lain bahwa kapak besi yang didatangkan dari Sukadana (Kalimantan) diteruskan ke Manggarai, Timor, Tanimbar, dan Alor. Kulit penyu dari Tanimbar, Alor, Tobungku, Banggai, Mindanao, Sulu, Cebu, Brunei, Pasir/Kutai, Berau (Kalimantan Timur), dan Tolitoli/Buol (Sulawesi Utara) dikirim lagi ke Batavia, Banten, Melaka, dan Aceh. Lada dari Banjarmasin dipindahkan ke kapal yang berangkat ke Macau.

Tekstil dari Siam, Patani, Bali, Batavia, Banten, Jambi, Johor, Melaka, dan Aceh, diteruskan ke Manggarai, Timor, Tanimbar, Alor, Bima, Buton, Tobungku (Sulawesi Timur), Banggai, Mindanao, Sulu, Macau, Manila, Cebu, Kamboja, Patani, Jawa, Banjarmasin, Sukadana, Brunei, Pasir/Kutai, Berau, dan Mandar. Begitu pula budak didatangkan dari Manggarai, Timor, Tanimbar, Alor, Buton, Mindanao, Sulu, Brunei, dan Berau, diberangkatkan lagi ke Batavia, Banten, Palembang, Jambi, Johor, Melaka, Aceh, dan Banjarmasin.

Rupanya sesudah Makassar dikuasai oleh VOC, maka jaringan yang telah terjalin itu dilanjutkan oleh kapal-kapal Bugis, terutama oleh orang Wajo. Peta-peta Bugis dari masa kemudian menunjukkan bahwa rute pelayaran kapal-kapalnya menghubungkan tempat-tempat yang disebut dalam laporan Speelman tersebut. Dan pada abad ke-18 kegiatan orang Bugis di kawasan Selat Melaka sudah sangat meningkat sehingga mereka berperan pula dalam pertarungan politik, malahan orang Bugis menduduki jabatan sebagai Raja Muda di Riau, dan di Selangor mendirikan kesultanan.

Menjelang akhir abad ke-18 VOC (Belanda) mengalami kemunduran dan Inggris mulai berperan di Asia Tenggara. Mula-mula ada saingan dari Prancis, tetapi setelah Inggris keluar sebagai kekuatan yang ulung setelah menang dalam Perang Napoleon, maka pelayaran di Asia Tenggara pada abad ke-19 sesungguhnya dikuasai Inggris. Dengan pangkalannya di Singapura (sejak 1819) dan Hong Kong (sejak 1841) jalur pelayarannya ke Asia Tenggara dan Asia Timur terjamin. Jalur ini dialihkan lewat Laut Tengah sesudah dibukanya Terusan Suez.

Baru pada pertengahan abad ke-19 ini Prancis kembali menampakkan dirinya di Asia Tenggara sesudah menduduki Cochinchina yang kemudian meluas ke Annam, Kamboja, dan juga ke pedalaman di Laos. Di Kepulauan Indonesia pun pada abad ini pelayaran Inggris lebih dominan dibandingkan dengan Belanda. Sementara itu pelayaran pribumi mulai merosot, kecuali pelayaran Bugis yang dapat bertahan terus. Umumnya pelayaran non-Eropa berada di tangan pengusaha Arab dan Cina. Juga pelayaran orang Thai lebih banyak dipegang oleh orang Cina atau orang Thai keturunan Cina.

Akan tetapi di samping sistem pelayaran 'resmi', peluang yang terbuka pada masa kekacauan ketika negara-negara kolonial Eropa masih saling berperang, yaitu pada abad ke-18 dan awal abad ke-19, dipergunakan oleh pelaut-pelaut dari Filipina Selatan yang mulai menjelajah perairan Asia Tenggara. Pelayaran ini lebih dikenal sebagai 'pelayaran Lanun', dan seperti diketahui, lanun adalah sinonim dengan bajak laut. Sebenarnya istilah 'Lanun' mengacu kepada sukubangsa di Filipina Selatan (Ilanun, Iranun, atau Ilanao), demikian pula istilah 'Mangindano' terkenal di kawasan timur Indonesia sebagai sinonim dari perompak laut, pada hal orang Mangindano merupakan sukubangsa di Mindanao Selatan. Sejak 1830-an pula dikenal 'Orang Balangingi' yang tersohor karena ekspedisi-ekspedisi lautnya yang menjamah hampir seluruh pantai kepulauan

Asia Tenggara. Salah satu cirinya adalah menculik orang untuk dibawa ke pasar budak di Kepulauan Sulu untuk memenuhi kebutuhan akan tenaga kerja. Pelayaran mereka sudah tentu dilawan oleh kekuatan-kekuatan kolonial (Inggris, Belanda, dan Spanyol), akan tetapi baru berhasil ditumpas menjelang akhir abad ke-19. Pada waktu itu teknologi perkapalan dan persenjataan Barat sudah jauh lebih maju, demikian pula alat-alat navigasi Barat semakin canggih. Tetapi faktor penting lainnya adalah penghapusan sistem perbudakan yang mulai meluas pada waktu itu sehingga 'budak-budak' hasil tangkapan tidak lagi mendapat pemasaran seperti dahulu kala.¹⁵

Di Kepulauan Indonesia baru pada akhir abad ke-19 Belanda mulai memperhatikan masalah pelayaran antara-pulau yang pada waktu itu lebih dikuasai Inggris. Sehubungan dengan hal ini maka Belanda mendirikan sebuah perusahaan pelayaran yang melayani seluruh wilayah kepulauan. Perusahaan Belanda ini lebih dikenal dengan singkatannya - KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*) - dan selama kurang lebih setengah abad memainkan peranan penting dalam menyelenggarakan hubungan maritim di Nusantara. Akibatnya banyak perusahaan kecil tidak dapat bersaing lagi, kecuali beberapa perusahaan yang menjadi pelengkap sebagai *feeder* dalam trayek pelayaran yang tidak dilayani KPM. Tetapi pada umumnya hampir seluruh Nusantara disinggahi kapal KPM, sehingga perusahaan ini sesungguhnya menjadi pendukung pemerintah kolonial untuk menguasai ekonomi Nusantara dalam satu sistem perekonomian dan sekaligus mempersatukan wilayah ini ke dalam satuan pemerintahan Hindia-Belanda.¹⁶

Sebagai penutup patut pula disebut di sini perusahaan milik Jerman, Italia, Amerika, dan Jepang yang mulai berkembang pada akhir abad ke-19 dan mengadakan perhubungan laut antara Asia Tenggara dengan negerinya masing-masing.

Catatan:

1. Dalam Paul Pelliot, 'Deux itinéraires de Chine en Inde à la fin du XVIII^e siècle', *BEFEO* IV, 1904:372-373.

2. Itsing, *A record of the Buddhist religion as practised in India and the Malay Archipelago (AD 671-695)*, diterjemahkan oleh J. Takakusu. Edisi India ke-2 oleh Munshiram Manoharlal, 1982 (Terbitan pertama oleh Clarendon Press, London, 1896), halaman xxvii-xxxviii.

3. Jean Sauvaget (ed.), *Ahbar as-Sin wal-Hind-Relation de la Chine et de l'Inde*, Paris, Societe d'Edition *Les belles lettres*, 1948, halaman 7-9.

4. The Travels of Marco Polo, diterjemahkan dan disertai sebuah introduksi oleh Ronald Latham, Penguin Classics, 1958, halaman 249-259.

5. *Ibn Battuta, Travels in Asia and Africa 1325-1354*. Diterjemahkan dan disunting oleh H.A.R. Gibb, Routledge & Kegan Paul, London, 1969 (Terbitan pertama 1929), halaman 272-281.

6. *Ibid.*, halaman 368.

7. Louise Levathes, *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne 1405-1433*, Simon & Schuster, New York, 1994.

8. Jacques Dars, *La marine chinoise du Xe au XIV siecle*. Commission Francaise d'Histoire Maritime, Economica, Paris, 1992, halaman 350-351.

9. Noboru Karashima, 'Indian commercial activities in ancient and medieval Southeast Asia', Papers read at the Plenary Sessions of the Eight International Conference - Seminar of Tamil Studies held in Thanjavur, South India, January 1-5, 1995, halaman 1-25.

10. Atsushi Kobata dan Mitsugo Matsuda, *Ryukyuan relations with Korea and South Sea countries*, Atsushi Kobata, Kyoto, 1969.

11. J.J. Ras, *Hikayat Banjar, A Study in Malay Historiography*, Den Haag, 1968, halaman 254-258.

12. Lihat peta dalam David E. Sopher, *The sea nomads*, 1977, halaman 1962: 'Bajau in place names'.

13. A.B. Lapian, 'The maritime network in the Indonesian Archipelago in the fourteenth century', *SPAFA Digest*, Bangkok, Vol. VI, No. 1, 1985, halaman 40-45, 49.

14. J. Noorduyn, 'De handelsrelaties van het Makassaarse rijk volgens de Notitie van Cornelis Speelman uit 1670', *Nederlandse Historische Bronnen uitgegeven door het Nederlands Historisch Genootschap*, III, Amsterdam, Verloren, 1983, halaman 97-123.

15. Lihat peta dalam James Francis Warren, *The Sulu Zone 1768-1898*, Singapore University Press, 1981, halaman 146 dan 167.

16. Lihat peta dalam J.N.F.M. a Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914*, Hilversum, Verloren, 1992, halaman kulit depan dan belakang.