

# 5

## CADIK SAMUDRA BOROBUDUR : Jenius Lokal Nusantara

Primadi Tabrani

### Abstrak

**D**ugout canoe is from prehistory. It develops to become outrigger canoe: catamaran, one outrigger and two outrigger. Then it is equipped with sails. After that came the plank built outrigger. There are still many mystery about the development of dugout canoe into plank built outrigger. When and where does it appear? What about its dispersal so that outrigger canoe is every where in Austronesia?

The ocean outrigger vessel as seen in the Borobudur relief, is a Nusantara local genius. It is for voyages between islands, trading, passenger, war, even ocean liner. With this kind of ship Sriwijaya and Majapahit became great maritime kingdom, not only in South East Asia, but also in Asia and in the world as well. With this kind of ship, Nusantara are able to wander to the Pacific, the Indian and the Atlantic, all three Ocean in the world. At those times, Nusantara is the only people that are able to do that.

**Keyword:** dugout canoe, outrigger, sail, plank built outrigger, Ocean Outrigger.

### PENDAHULUAN

### SEJARAH ALUR PENYEBARAN HOMOSAPIENS

Umumnya sudah disetujui bahwa homosapiens menyebar dari Afrika ke Asia (tiba di Nusantara 80-60.000 SM) – ke Australia (tiba di Australia 60-50.000 SM), Ke Asia – Eropa, ke Asia – Amerika. Yang masih banyak diperdebatkan adalah jalur Asia ke pulau pulau di lautan Pasifik dan jalur Asia ke Australia. Sebagian berpendapat ada dua jalur.

Pertama dari Utara: Asia, Taiwan, lalu pecah, ke timur (Pasifik) dan ke selatan (Nusantara). Yang ke Nusantara kemudian juga ke timur dan bertemu dengan jalur kedua dari Selatan: Asia, semenanjung Malaya, Nusantara lalu ke timur – Papua untuk bertemu dengan jalur utara, dan kemudian melanjutkan ke Pas-

ifik (Polynesia) dan kemudian juga ke Hawaii di Utara dan Selandia Baru di selatan.

### RUMPUN BAHASA AUSTRONE-SIA

Rumpun bahasa Austronesia meliputi kepulauan di samudera Pasifik, samudera Hindia, Nusantara. Dari Madagaskar di Barat, Hawaii di utara, pulau Paskah di Timur, Selandia Baru di Selatan, salah satu daerah rumpun bahasa yang terluas di dunia. Masih banyak beda pendapat bagaimana penyebarannya dan dimana mulainya. Umumnya mengikuti alur penyebaran Homosapiens tsb di atas.

Ada data yang menarik: pengaruh bahasa bahasa Nusantara di Austronesia lebih besar daripada pengaruh bahasa bahasa dari Asia seperti Mongol, Burma atau Indo Arya, jadi bisa dipertanyakan apakah penyebaran bahasa benar

dari Asia, atau masuk ke Nusantara Barat dulu, jadi salah satu bahasa Nusantara, baru menyebar ke Austronesia: Timur, Utara, Selatan, Barat.

## **CADIK DAN AUSTRONESIA**

### **Penyebaran Perahu Cadik**

Teorinya umumnya menyebut semua hanya ada rakit, baik bambu ataupun batang kayu. Baru lahir perahu batang kayu (dugout canoe), lalu dugout canoe bercadik di sungai-sungai besar Asia, yang kemudian dibawa saat menyeberang ke Nusantara dan kemudian menyebar ke seluruh Austronesia.

Bila kita pelajari peta prasejarah Asia Tenggara, maka untuk masuk ke Nusantara melalui jalur selatan tidak perlu perahu, bisa jalan darat.

Mungkinkah setelah bermukim di Nusantara barat, kemudian *dugout canoe* asal Asia dikembangkan jadi *dugout canoe* bercadik karena diperlukan untuk meneruskan penyeberangan sampai ke Australia? Juga yang dari jalur utara (Taiwan), di prasejarah Taiwan masih menyatu dengan Asia, jadi belum perlu perahu.

### **Perkembangan Bentuk Cadik**

Juga belum jelas mana yang lebih dulu: *dugout canoe* bercadik atau *dugout canoe* pakai layar dan baru dugout canoe bercadik pakai layar.

Yang jelas gambar cadas prasejarah di Indonesia banyak dihiasi gambar perahu layar (di Kalimantan Timur, pulau Muna di Sulawesi, di pulau Kei Kecil di Maluku Tenggara, di Papua, dsbnya). Sungguh menarik bahwa di benua Eropa dan Asia tak banyak terbetik adanya perahu layar di gua-gua cadas prasejarah.

### **Tanah Air - Manusia Bahari**

Penghuni Nusantara adalah satu satunya penghuni di dunia ini yang menyebut wilayahnya dengan tanah-air. Yang negeriku bukan hanya

pulau-pulau, tapi pula laut-laut yang mengelilinginya. Sejak prasejarah kita merupakan bangsa bahari yang jelas memerlukan mengembangkan perahu!!

Disebut bahwa migrasi manusia dari Afrika telah mencapai Australia sekitar 60.000 – 50.000 SM, dan penyeberangan dari Lempengan Sunda ke lempengan Sahul diduga dengan alat-alat penyeberangan sederhana seperti rakit dsbnya.

Dalam perkembangannya di kawasan Austronesia, ada pulau-pulau yang hanya mengembangkan katamaran (dua dugout canoe digabung), ada yang hanyadugout canoe cadik tunggal dan ada yang hanya cadik ganda. Yang menarik di Indonesia semuanya ada dari perahu tanpa cadik, katamaran, cadik tunggal dan cadik ganda!

Dan yang di Indonesia sudah sejak lama bukan lagi batang pohon yang dikeruk jadi perahu (dugout canoe), tapi sudah sejak lama berkembang menjadi perahu papan berkerangka dan berlayar, hingga dapat dibuat lebih besar dari dugout bercadik.

## **TOBA PURBA DAN BANJIR BESAR DI ASIA TENGGARA**

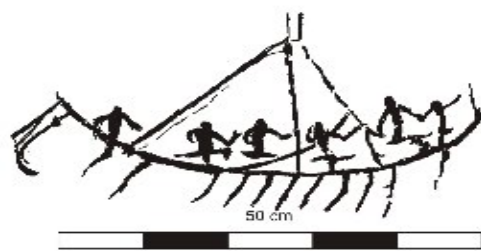
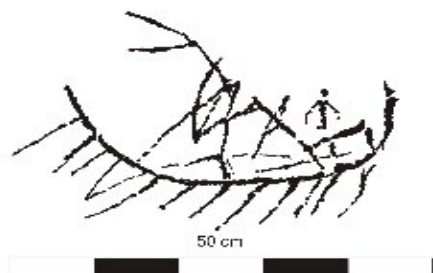
### **Toba Purba**

Ketika jalur migrasi manusia dari Afrika telah mencapai Asia Tenggara dan masuk ke Nusantara barat (diantara 80.000 – 60.000 SM), gunung Toba Purba meletus, letusan gunung api terdahsyat di dunia (sekitar 74.000 SM). Letusannya mempengaruhi seluruh Asia, bahkan ada yang menyebut abunya sampai ke Greenland. Jalur migrasi terputus dan perkembangan homosapiens nyaris terhenti dan punah. Untunglah migrasi yang telah tiba di Asia Tenggara dan Nusantara barat berhasil melaksanakannya migrasi “baru”. Migrasi baru inilah yang kemudian menyebar ke seluruh dunia.

## Banjir Besar dan Mengungsi

Asia Tenggara bagaimanapun juga sangat dipengaruhi oleh kondisi mencairnya es. Sampai 8000 tahun lalu, air laut di kawasan ini diperkirakan naik 150 meter. 'Banjir besar' yang begitu dahsyat hingga menenggelamkan semua dataran rendah di Asia Tenggara, dan perlahan-lahan menyisakan pulau-pulau yang sekarang dikenal dengan kepulauan Indonesia.

Baik manusia yang sudah tinggal sebelum es mencair, manusia yang datang ketika es sedang mencair, dan terutama yang kemudian datang setelah es berhenti mencair (3.000 tahun lalu) 'terpaksa' menghadapi perubahan lingkungan yang sangat drastis tersebut, yang bisa saja dapat menjadi katalisator dalam mengembangkan "desain" perahu-perahu pertama Homo sapiens.



**Gambar 1.** Dua gambar prasejarah di Gua Mardua Kalimantan, menunjukkan teknologi perahu sudah hadir sejak lama di Nusantara. Sumber : Setiawan, Pindi: 2010.

Pasca 3000 tahun lalu, manusia Nusantara (kemungkinan besar menyebar dari kawasan Sangkulirang-Mangkalihat Kalimantan Timur) ke barat melalui Lautan Indonesia (Madagaskar, Maldiva); dan ke selatan dan timur melalui Lautan Pasifik ke Australia, Tasmania, Mikronesia, Polinesia, Hawaii dan Paskah. Bahkan sangat memungkinkan mereka juga mendarat di pantai-pantai Amerika Barat.

Tentunya pertanyaan terbesar adalah, perahu seperti apa yang mereka pakai? Apakah perahu cadik? Apakah perahu cadik berlayar telah tercipta?

Buku-buku Sejarah Kebudayaan di se-

kolah sekolah kita umumnya menyebut bahwa cikal bakal manusia laut Austronesia (di Indonesia) adalah Homosapiens yang masuk dari Asia 5.000 dan 2.000 SM. Sebelumnya ada kelompok lain dari Homosapiens yang datang ke Indonesia (dengan darat dan menyebrang selat-selat dangkal), yaitu Austroasiatik (?) dan Papuamelanesoid, sekitar 20.000 tahun lalu. Dan yang paling pertama adalah Homosapiens yang menurunkan Aborijin, yang melewati kawasan Indonesia dari pesisir ke pesisir) pada sekitar 80-60.000 SM.

Diketahui hanya Homosapiens lah yang berhasil menyebrangi paparan Sunda menuju Paparan Sahul. Homoerectus tidak pernah menggapai Sahul, tidak lain karena adanya halangan 'selat' alami.

Pada beberapa gambar cadas prasejarah di Indonesia, dilukiskan perahu-perahu yang pernah ada di laut Indonesia. Gua Mardua di Kalimantan, menggambarkan perahu dari Austronesian Tua sampai Kapal Uap.

## Tentang "Atlantis"

Ada pakar Barat yang menafsirkan banjir besar dengan hilangnya "benua" Atlantis yang adalah Indonesia. Ada pula yang menyebut Asia Tenggara (termasuk Indonesia) di masa itu sebagai "Eden in the East" yang porak peranda karena bencana banjir banjir besar. Semuanya berpendapat bahwa kebudayaan "Asia Tengga-

ra” telah sangat tinggi, termasuk teknologinya..

## **Terbuka dan Budaya Mudik**

Buku buku Sejarah Kebudayaan di sekolah sekolah kita umumnya menyebut bahwa cikal bakal manusia laut Austronesia (di Indonesia) adalah Homosapiens yang masuk dari Asia 5.000 dan 2.000 SM. Sebelumnya ada kelompok lain dari Homosapiens yang datang ke Indonesia (dengan darat dan menyebrang selat-selat dangkal), yaitu Austoasiatik (?) dan Papuamelanesoid, sekitar 20.000 tahun lalu. Dan yang paling pertama adalah Homosapiens yang menurunkan Aborijin, yang melewati kawasan Indonesia dari pesisir ke pesisir) pada sekitar 80-60.000 SM.

Jadi orang-orang di Nusantara memang sejak dahulu disinggahi orang-orang rantau, dan menjadi tempat singgahan sebelum melalang lebih jauh lagi, ke belahan bumi lain. Ini bisa menjelaskan banyak hal, misalnya mengapa yang “dibawa” dari ‘luar’ sering dengan mudah diterima di Indonesia. Ya karena memang sejarahnya Nusantara dibesarkan sebagai persinggahan para perantau Homosapiens.

Khususnya manusia Austronesian, sejak dahulu dike-tahui berlayar memakai angin Muson, yang kadang ke barat kadang ke timur. Orang Austronesian bisa dengan mudah pulang balik utara-selatan atau barat-timur karena kondisi angin setengah tahunan ini. Bisa jadi kebiasaan berkunjung sanak saudara untuk merayakan satu hari penting, memang telah tumbuh sejak dahulu (sekali lagi) karena teknologi perahu

## **DATA DATA YANG MENARIK**

### **Pelaut & Pedagang Nusantara**

Oleh karena itu, tidak heran bila sebelum permulaan Masehi, pelaut pedagang Nusantara telah mengarungi samudera Pasifik dan Hindia, dan kita telah mencapai Madagaskar, dan sempat para perantauan Nusantara mendi-

rikan Kerajaan Merina di Madagaskar ( lihat SUDJOKO, 1981; MEULEN SJ, 1988; READ, 2008; PRIMADI, 2011).

Tak heran bila kemudian suku suku di pantai Afrika berhadapan dengan pulau Madagaskar bercampur dengan para perantau, hingga memunculkan budaya Afro-Indonesia. Pelayaran di Samudera Hindia sudah mulai ramai, dan peranan pelaut pedagang Nusantara cukup menonjol. Pelaut pelaut Nusantara dianggap “ahli” dan banyak dipekerjakan di berbagai kapal bangsa bangsa lain.

Kapal kapal Nusantara yang terbanyak menjelajah samudera, karena bangsa bangsa lain kurang jago mengarungi samudera dan lebih suka “mengontrak”– menggunakan jasa-pelaut pedagang Nusantara sebagai pengirim barang dagangan melalui laut. Teknologi Maritim Nusantara sejak lama telah menjadi rujukan bagi bangsa lain di Asia-Pasifik, daripada sebaliknya.

### **Keadaan di abad 5 dan 6 Masehi**

Kapal kapal pelaut pedagang Nusantara mendominasi pelayaran dagang di samudera Pasifik dan samudera Hindia. Ada pola pola tekstil Asia Tenggara yang sampai ke Amerika Selatan, begitu pula jagung yang aslinya dari Amerika Selatan dibawa menyeberangi samudera Pasifik ke oleh para pelaut pedagang Nusantara ke Asia Tenggara, selanjutnya ke Eropa dan ke Afrika. jauh sebelum Era Colombus (semula diduga jagung dibawa Columbus dari Amerika).

### **Sekitar abad ke 8: Rute Kayu Manis dan candi Borobudur**

Ada kisah yang menarik. Salah satu komoditi yang top dimasa itu adalah rempah rempah dan kayu manis (cinnamon). Eropa memperoleh kayu manis antara lain dari Acra, ibukota Ghana di pantai barat Afrika (samudera Atlantik, sekitar tahun 800 M). Bagaimana bisa sampai di Ghana, padahal asalnya dari Indonesia?

## **Candi Borobudur**

Candi Borobudur didirikan sekitar 800 M (772-842). Terletak di karesidenan Magelang, Jawa Tengah. Memakan waktu sekitar 70 tahun. Borobudur memiliki 1.212 panel dekoratif dan 1.300 panel cerita (PRIMADI, 1991: 720)

Yang berhubungan dengan tulisan ini merupakan panel cerita dan berada di sebelah timur, di lorong pertama, deret bawah. Adasekitar sepuluh relief perahu dengan beberapa merupakan relief cadik samudera yang bertiang ganda dan bercadik ganda, dengan masing masing cadik bertingkat (cadik bawah dan cadik atas). Ada yang digambar sedang berlayar dan ada yang sedang berlabuh. Dari visualisasi relief tampak bahwa Perahu cadik samudera Borobudur merupakan perahu penumpang, dagang, perang, antar pulau dan samudera.

## **SRIWIJAYA, MATARAM KUNO, SINGASARI, MAJAPAHIT**

### **Sriwijaya sekitar 660 – 1200 M**

Kerajaan Sriwijaya wilayahnya meliputi Sumatera, Semenanjung Malaya dan sebagian Jawa. Ia merupakan kerajaan maritim yang disegani di Asia Tenggara, dan mengirim “duta” antara lain ke Cina, India dan Persia. Perdagangan lautnya juga merambah samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Tentunya memiliki perahu perahu yang hebat untuk bisa menempuh jarak jauh dengan membawa komoditi perdagangan, penumpang, perang, antar pulau, samudera. Hal ini cocok dengan perahu cadik Samudera Borobudur.

### **Mataram Kuno, sekitar permulaan abad VIII – permulaan abad X**

Kerajaan Mataram Kuno merupakan kisah menarik mengenai toleransi beragama. Raja Sanjaya mendirikan kerajaan Mataram Kuno Hindu sekitar 717 M. Pada pemerintahan Rakai

Panangkaran Pancapana (sekitar 746-784), wangsa Syailendra yang Budha dari Kerajaan Sriwijaya berhasil memaksa Mataram kuno Hindu menjadi Mataram Kuno Budha. Mataram kuno Hindu mengungsi ke daerah Dieng. Pancapana lah yang memulai pembangunan candi Borobudur yang megah (Budha), dengan arsitek Gunadharma. Sementara itu Rakai Pikatan (sekitar 847-855) dari Mataram Hindu berusaha mengembalikan wangsa Sanjaya di Jawa Tengah.

Ini dilakukannya dengan menikahi puteri dari raja Samaratungga (Mataram kuno Budha) Pramodhawardhani (Budha). Kedua agama dikembangkan, Pramowardani meneruskan pembangunan candi Borobudur, sedang Rakai Pikatan membangun candi Prambanan (Hindu Syiwa). Kerajaan Mataram Kuno berakhir di masa pemerintahan Dyah Balitung (sekitar 898-913) yang dikenal sebagai raja Mataram Kuno terbesar Sementara itu kerajaan Sriwijaya dan kerajaan Mataram Kuno yang jamannya overlapping, selalu berdiri sendiri, tak pernah jadi satu kerajaan.

Telah adanya komoditi kayu manis (800 M) di Acra, ibu kota Ghana padahal asalnya dari Indonsia, menunjukkan bahwa peristiwa itu terjadi di jaman Sriwijaya dan Mataram Kuno. Terteranya perahu cadik samudera sebagai relief di candi Borobudur yang didirikan oleh Mataram Kuno, yang dipaksa wangsa Syailendra dari Sriwijaya untuk beralih dari agama Hindu ke Budha dan mendirikan candi Budha Borobudur memunculkan pertanyaan yang menarik.

Dari sejarah diketahui bahwa kerajaan Mataram Kuno negara agraris yang tertutup, dengan perdagangan dan pelayaran kurang berkembang. Jadi walaupun yang membuat candi Borobudur Mataram Kuno, ada kemungkinan yang mengirimkan perahu cadik samudera melayari rute kayu manis dari Indonesia ke Acra adalah Sriwijaya.

### **Singasari sekitar 1222 – 1292**

Walaupun tidak sehebat Sriwijaya, ker-

ajaan Singasari yang menguasai pulau Jawa ini, juga merupakan kerajaan maritime, menguasai laut Jawa dan Asia Tenggara. Terlibat dalam perdagangan dan juga mengirim duta ke berbagai Negara Asia.

Ada kemungkinan cadik samudera Borobudur (800 M) dianggap sebuah desain yang mumpuni, hingga tak banyak perubahannya. Walaupun tak tertutup kemungkinan munculnya desain baru yang lebih unggul.

## Majapahit sekitar 1292 – 1527

Majapahit, kerajaan terbesar di Indonesia yang praktis meliputi seluruh Indonesia, juga merupakan kerajaan maritim, walaupun ibukotanya (Trowulan) berada di pedalaman. Namun Trowulan memiliki akses ke laut melalui sungai Guntung dan sungai Brantas. Trowulan merupakan “kota air” yang memiliki kanal kanal yang bepotongan tegak lurus, hingga perahu perahu kecil bisa berlayar di dalam kota. Panjang kanal ada yang sampai 6,2 km, dan lebarnya 20-25 meter. Majapahit tak hanya disegani di kawasan Asia Tenggara dan Asia, juga di dunia. Menguasai laut Jawa (urat nadi perdagangan rempah rempah).

Para pelaut pedagang Nusantara mengarungi samudera, dan armada Majapahit mengirim duta ke berbagai Negara di dunia. Kemungkinan Majapahit berhasil menggalang persatuan sampai Madagaskar.

## Keadaan sekitar abad ke XVI

Dalam buku “Ancient Indonesian Technology” (Sujoko, 1981) antara lain disebut bahwa, sampai sekitar abad ke XVI, Nusantara memiliki ketahanan “nasional”: menguasai semua tahap produksi, semua tahap transaksi, semua tahap transportasi, dan pemasaran di seberang lautan. Teknologi Maritim dan pembuatan kapal kita menonjol.

Di pesisir pantai di Indonesia banyak pelabuhan dan galangan pembuatan kapal, sam-

pai kapal samudera, dan juga penjualan perlengkapan kapal. Dari Banjarmasin muncul Jung Jung besar.

Dari Sumatera muncul kapal kapal besar dengan tiga tiang, dan dari Jawa muncul kapal besar bertiang empat. Kapal buatan kita sering dipesan oleh petinggi bangsa lain. Perahu samudera kita bukan hanya untuk penumpang, perdagangan, antar pulau, tapi pula bisa jadi bagian dari armada perangnya sejak permulaan abad XVI mulai dilengkapi artileri dan meriam buatan Nusantara sendiri (SUDJOKO 1981: 12-13).

Pelaut pelaut kita dinilai unggul dan banyak dicari untuk dipekerjakan sebagai awak kapal bangsa bangsa lain: Nachoda, juru mudi, juru senjata (termasuk ahli meriam), ahli layar, ahli mencari arah dengan bintang, dsb. Apakah di Indonesia telah muncul perahu samudera (penumpang, perdagangan, antar pulau, samudera, perang) yang lebih unggul dari Cadik Samudera Borobudur? Desainnya pasti telah ada perubahan, sebab kini telah dilengkapi artileri dan meriam.

Sungguh menarik mengapa tak muncul lagi relief kapal samudera seperti di candi Borobudur, padahal candi candi masih bermunculan sampai akhir masa Majapahit (sekitar akhir abad XVI). Lebih menarik lagi karena banyak buku tentang kelautan yang muncul di abad XX, sering menggunakan perahu cadik Borobudur di sampulnya! Bukan hanya penulis Indonesia, tapi juga penulis asing, seperti D.G.E HALL, 1988, “*Sejarah Asia Tenggara*” dan DICK READ, 2005, “*Penjelajah Bahari - Pengaruh budaya Nusantara di Afrika*”.

## NAPAK TILAS CADIK SAMUDERA BOROBUDUR

### Pengambil Inisiatif

Apa hubungan kayu manis dengan Borobudur? Adalah Philip Beale, mantan pelaut kerajaan Inggris yang tertarik pada misteri

ini dan menelitinya. Ia mengetahui bahwa pelaut pedagang Nusantara sudah memunculkan “suku” Afro-Indonesia yang bermukim di pantai timur Afrika.

Mungkinkah kayu manis yang disekitar 800 M telah bisa diperoleh di Acra (yang berasal dari Indonesia) kemudian dibawa melalui jalan darat ke Ghana dipantai barat Afrika? Perjalanan darat akan sungguh sulit, karena di masa itu daratan Afrika masih merupakan hutan rimba perawan. Satu satunya kemungkinan adalah melalui laut. BEALE tertarik dengan adanya info bahwa di relief candi Borobudur di Indonesia yang didirikan pada jaman yang sama (sekitar 800 M) ditemukan sejumlah relief perahu cadik, beberapa diantaranya merupakan cadik samudera, besar bertiang ganda. Ia juga sudah mengetahui bahwa dimasa lalu para pelaut pedagang Nusantara merupakan pengarang samudera yang ulung.

Di tahun 1982 BEALE memerlukan mengunjungi Borobudur untuk memastikan kesemuanya itu. Ia punya impian untuk membuat replica perahu cadik samudera Borobudur dan kemudian melayarkannya napak tilas rute kayu manis (the cinnamon route) untuk membuktikan bahwa di masa lalu (abad XVII – IX) pelaut pedagang Nusantara memang telah melewati Tanjung Harapan yang terkenal ganas ombaknya, lalu memasuki samudera Atlantik dan men-

capai Acra di pantai barat Afrika. Baru ditahun 2001 mimpi BEALE mulai menjadi nyata. Ia bertemu dengan NICK BURNINGHAM, seorang pakar arkeologi maritim Asia Tenggara, yang telah berpengalaman membuat beberapa replica perahu tradisi, yang akan membuat desain perahu cadik samudera Borobudur, berbekal lima foto relief cadik samudera dari candi Borobudur yang di potret oleh BEALE..

## Pentingnya relief di candi Borobudur

Relief cadik samudra Borobudur ini penting dalam penelitian ini, karena sesungguhnya (teks yang ditransfer jadi relief) asalnya dari India, namun visualisasi relief cerita di candi Borobudur merupakan ensiklopedi kehidupan dan lingkungan kebudayaan Jawa dimasa sekitar tahun 800 M (MARZUKI, 1982: 79-83). Visualisasinya bergaya naturalis stilasi hingga relief cadik samudera Borobudur bisa dijadikan dasar untuk membuat replika. Ini berbeda dengan lukisan cadas buatan Aborigin Australia yang sederhana dan tidak naturalis stilasi.

Seperti telah disebut di akhir prasejarah nenek moyang kita telah membuat rute laut pulang pergi dari Kalimantan ke pulau pulau di timurnya sampai ke Australia, dan dari pulau



**Gambar 2.** Terdapat lima gambar perahu cadik pada Candi Borobudur. Foto sebelah kiri adalah foto tahun 2012, sedang foto sebelah kanan adalah foto yang dibuat oleh Krom tahun 1927.

Sumber : Pindi: 2012 ; Krom: 1927.

Jawa melalui pulau pulau di timurnya sampai ke Australia.

Rute ini selain untuk perdagangan, penangkapan ikan, juga penangkapan teripang. Teripang ini dimasak di Arnhem Land Australia, baru kemudian dibawa pulang ke Indonesia. Jadi di Arnhem land ada perkampungan “sementara” pelaut pedagang Nusantara. Pergaulan dengan penduduk Aborigin menyebabkan penduduk melukis perahu Makasar yang berkunjung.

Sampai sekitar abad ke XVI, semua ilustrasi perahu tradisional yang menghiasai berbagai laporan penelitian, buku, jurnal: atau merupakan gambar perahu yang masih terus digunakan sampai saat itu, atau merupakan imajinasi pelukis dari laporan laporan atau kisah para tetua masyarakat, karena perahunya telah punah dimakan usia.

Jadi umumnya tidak se otentik seperti relief perahu cadik samudera di candi Borobudur yang naturalis-stilasi. Ini keberuntungan PHILIP BEALE dan NICK BURNINGHAM karena berdasar foto relief dapat dibuat replikanya.

## **REPLIKA CADIK SAMUDERA BOROBUDUR**

### **Pembuatan replica cadik samudera Borobudur**

Dengan bersenjatakan sekitar lima foto relief cadik samudera Borobudur, NICK BURNINGHAM membuat desainnya. Dan bersama PHILIP BEALE menelusuri pantai pantai Nusantara mencari para pembuat perahu “tradisi”. Ditemukan di Pagerungan, pulau Kangean, kabupaten Sumenep, Madura, Jawa Timur. “Tetua”nya adalah ASSAD ABDULLAH AL-MADANI (60th) tak pernah sekolah, tak pernah membuat kapal berdasar desain. Maka NICK BURNINGHAM membuatkan model kayu balsa berdasar desain yang dibuatnya, maka para ‘insinyur perkapalan tradisional” itu tertawa dan mengatakan “OK, sudah ada di imjinasi kepala kami”. Dan dimu-

lailah pembuatannya dengan NICK BURNINGHAM sebagai konsultan.

### **Replika Cadik Samudera Borobudur**

Setelah studi sejumlah relief cadik samudera Borobudur, melalui desain dan model, dibuatlah replica kapal cadik samudera Borobudur dengan panjang 18.90 m, lebar 4,25 m serta berat 30 gros ton. Dibuat seotentik mungkin dengan memanfaatkan studi teknologi Maritim dan pembuatan kapal Nusantara abad IX, mendekati bentuk aslinya di relief.

Tanpa besi (paku) dan kawat, seluruhnya dengan pasak kayu, tali temali tradisional dari sabut kelapa, serat nanas, serat henep, ijuk, tanpa vernis dan cat. Walaupun aslinya takada peturasan, tapi karena ada dua wanita yang ikut serta dalam ekspedisi ini, dibuatkan peturasan diburitan, yang dari kapal “tidak keihatan”, tapi terbuka ke laut luas.

Untuk memenuhi persyaratan navigasi pelayaran internasional masa kini, replica dilengkapi pula dengan beberapa peralatan navigasi modern dan GPS untuk dapat melaporkan posisi kapal sewaktu waktu.

Tak ada radar, hingga ketajaman mata, keahlian melihat arah dari bintang dan intuisi para crew yang lebih berperan. Tidak dilengkapi dayung, walaupun platformnya untuk pendayung tetap dibuat sesuai relief, tapi replica dilengkapi generator kecil untuk maneuver di pelabuhan. Replika dilengkapi pula dengan perahu kecil untuk kemungkinan replica tak bisa merapat, dan dua sekoci darurat.

### **Napak tilas rute kayu manis ke**

#### **Acra**

Pada tanggal 15 Agustus 2003 dari Jakarta, dilepas di pantai Marina, Ancol oleh Presiden MEGAWATI SUKARNOPUTRI yang memberinya nama Samudera Raksa (pembela Samudera).

Berlayarlah Samudera Raksa menapak tilasi rute kayu manis pelaut pedagang Nusantara dari abad ke VIII – IX.

Kapten PUTU SEDANA membawa “crew” keseluruhan 27 orang, beberapa orang diaplos di berbagai pelabuhan dalam rute tsb. Sepuluh orang warga Indonesia (2 orang wanita), 3 orang “awak” Pagerungan pembuat kapal, Pimpinan team PHILIP BEALE (Inggris) dan Konsultan NICK BURNINGHAM (Australia), serta sejumlah warga asing lainnya dari berbagai bagian dunia

Rute dibagi dalam 4 leg: Jakarta - Seychelles, Seychelles – Madagaskar, Madagaskar – Cape Town, Cape Town – Acra. Singgah di beberapa pelabuhan baik yang sesuai rencana maupun yang darurat, selain untuk keperluan perbekalan, istirahat dan terutamanya untuk perbaikan perbaikan akibat kapal diterpa badai dan ombak tinggi. Pada saat melalui Tanjung Harapan yang terkenal ganas ombak dan anginnya, layar porak peranda, hingga nyaris napak tilas dihentikan.

Namun para awak Pagerungan menunjukkan keahliannya dan dengan dibantu crew lainnya berhasil mengatasi kesulitan tsb. Pelayarannya bukan menyusur pantai, tapi mengarungi tengah samudera Hindia dan Atlantik! Dan melalui Tanjung Harapan di ujung Selatan Afrika yang terkenal ganas ombak dan anginnya, bahkan untuk para pelaut Eropa.

Samudera Raksa tiba di Acra 6 bulan kemudian pada tgl 23.2.2004 pagi dan membuang jangkar di lepas pantai pelabuhan Tema di Acra, ibukota Ghana di pantai barat daya Afrika. Samudera Raksa kemudian dibongkar dan diangkut kembali ke Indonesia, dipasang kembali dan ditempatkan di Museum Samudera Raksa di kompleks candi Borobudur. Di Museum tersebut bisa diperoleh informasi tentang Samudera Raksa, sejarah rute kayu manis, pembuatan replica, pelayarannya, crewnya, dsb dengan media computer interaktif.

## PENUTUP

Rute kayu manis para pelaut pedagang

Nusantara di abad VIII – IX tsb merupakan pengarungan samudera yang fenomenal (PRIMADI, 2004: 2) begitu pula napak tilas replikanya Samudera Raksa di tahun 2003-2004. Perahu cadik samudera seperti relief di Borobudur merupakan lokal jenius Nusantara (PRIMADI, 2004: 6).

Beberapa pertanyaan menarik: Mengapa cadik samudera Borobudur “menghilang”, dan yang “diwariskan” hanya perahu cadik sederhana nelayan untuk menyusur pantai dan menangkap ikan? Mengapa cadik Borobudur yang fenomenal itu tidak berkembang menjadi perahu samudera yang modern lengkap dengan persenjataan modernnya? Apakah di akhir Majapahit telah begitu lemah hingga tak mampu mengembangkan perahu samudera bermeriam?

Di abad XVI – XVII kerajaan kerajaan di Nusantara dengan kapal samudera bermeriamnya mampu mengalahkan dan mengusir Spanyol dan Portugis yang ingin menguasai bandar-bandar Indonesia. Mengapa kerajaan kerajaan Nusantara tidak mengembangkan perahu samudera bermeriam seperti kapal kapal armada Eropa yang masuk ke Nusantara? Berulang kali armada kapal Sultan Agung Mataram (relatip kecil) menghindari bila harus berhadapan dengan kapal samudera Belanda yang besar? (DE GRAAF, 1986: 80-81, 91). Kapan tepatnya teknologi kapal dan persenjataan armada Nusantara mulai tertinggal dari Belanda? Apa sebabnya?

Di penutup ini penulis ingin mengusulkan sesuatu. Bagaimana bila dibuat sekali lagi replikanya, dilayari lagi napak tilasnya Jakarta – Acra dan pulangnya Acra - Jakarta (ini belum dilakukan!). Kemudian pada setiap peringatan sumpah pemuda sejumlah replika cadik samudera Borobudur menapak tilasi rute kayu manis pelaut pedagang Nusantara dari abad VIII – IX pulang pergi.

Rute kayu manis jelas menguatkan fakta bahwa kita merupakan bangsa bahari, Indonesia merupakan benua maritim, laut merupakan pemersatu: sumpah pemuda: Satu bangsa, satu

bahasa, satu tanah air.

Bagaimana bapak bapak di Angkatan laut dan para kadet kadet Akademi Angkatan Laut?

Siaaaap!?!..... Siapa takut?.....Siapa berani!?

## DAFTAR PUSTAKA

DE GRAAF.

1986 *Puncak Kekuasaan Mataram*, terjemahan Pustaka Grafiti Press dan KITLV, PT Pustaka Grafitipres, Jakarta

Ekspedisi Cincin Api.

2011. *Toba Mengubah Dunia*, Kompas 15.10.2011: 38

KING, M, ELIZABETH.

(?) Possible Indonesian or South East Asian influenza of Pennsylvania, Philadelphia, USA.

KOSASIH, SA.

1982 *Tradisi Berburu pada Lukisan Gua di pulau Muna, Sulawesi Tenggara*, Laporan Rapat Evaluasi Hasil Penelitian Arkeologi – 1, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Jakarta.

KROM, N.J.

1927 *Barabudur – Archaeological Description*, Martinus Nijhoff, The Hague.

MORWOOD, MIKE.

2002 *Vision from the Past*, Smithsonian Institution Press.

SETIAWAN, PINDI.

2010 *Gambar Cadas Kutei Prasejarah: Kajian Pemenuhan Kebutuhan terpadu dan Komunikasi Rupa*, Disertasi Doktor, FSRD – Institut Teknologi Bandung

TABRANI, PRIMADI.

2011 *Belajar dari Sejarah dan Lingkungan*, Penerbit ITB, Bandung, Edisi 3

TABRANI, PRIMADI.

1991 *Meninjau Bahasa Rupa Wayang Beber Jaka Kembang Kuning dari telaah Cara Wimba dan Tata Ungkapan Bahasarupa*

*media rupa-rungu dwimatra statis modern, dalam hubungannya dengan Bahasa Rupa gambar Prasejarah, Primitif, Anak, dan relief Lalitavistara Borobudur*, Disertasi Doktor, Fakultas Pasca Sarjana ITB.

TABRANI, PRIMADI.

1991 *Kapal Cadik Borobudur*, Jurnal Dimensi, FSRD Trisakti, vol2-no.1, September 2004.

READ, ROBERT DICK.

2008 *Penjelajah Babari*, Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika, Penerbit Mizan, Bandung.

RETNO BINTARTI.

2001 *Sebelum lewat Tanjung Harapan, hati masih ciut* Kompas, 8-3-2001: 48.

SOEDJOKO.

1981 *Ancient Indonesian Technology, Shipbuilding and Arms Production around the XVI century*, Aspects of Indonesian Archeology, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.

VAN-HEKEREN, HR.

1972 *The Stone Age of Indonesia, Koninkelijke Instituut voor Taal, Land en Volkenkunde*, The Hague.

VAN DER MEULEN, S.J.

1988 *Indonesia diambang Sejarah*, Penerbit Kanisius, Yogya.

## DAFTAR PUSTAKA MAYA

<http://www.migrationheritage.nsw.gov.au/exhibition/objectsthroughtime/indonesian-outrigger-canoe>, diunduh 30.10.2013.

<http://bukuyangkubaca.blogspot.com/2007/08/ekspedisi-kapal-borobudur-jalur-kayu.html>, diunduh 30.10.2013.

[http://www.phunicia.org.uk/team\\_philip\\_beale.htm](http://www.phunicia.org.uk/team_philip_beale.htm), diunduh 30.10.2013

[http://isearch.avg.com/images?=&proses-migrasi-manusia\(nationalgeographicindonesia2006\)](http://isearch.avg.com/images?=&proses-migrasi-manusia(nationalgeographicindonesia2006)), diunduh 30.10.2013