

LANDSKAP BUDAYA MARITIM SUMATERA *)

Gusti Asnan

(Dosen Jur. Sejarah, Fak. Ilmu Budaya, Univ. Andalas-Padang

Mobile: +6281363411291

E-mail: gasnan@yahoo.com)

Landskap budaya maritim adalah sebuah terminologi yang dikemukakan oleh arkeolog bawah air Swedia pada parohan kedua dasawarsa 1970-an. Terminologi ini diajukan pada saat mereka merasa perlu memiliki suatu istilah ilmiah tentang kesatuan tinggalan budaya maritim, baik yang ada di dalam air atau di permukaan tanah. Hal ini dianggap perlu karena tinggalan budaya maritim tersebut tidak hanya di dalam air semata, tetapi juga di permukaan tanah yang menjadi bagian dari kawasan laut. Dan tinggalan itu saling kait berkaitan sehingga diperlukan adanya sebuah istilah baginya.

Istilah ini semakin penting artinya karena berbagai tinggalan itu berhubungan dengan pemanfaatan wilayah laut (dan tanah di kawasan laut) sebagai pemukiman, penangkapan ikan, perburuan berbagai hewan laut (seperti kerang), perkapalan dan berbagai sub-budaya ikutan dari berbagai aktivitas tersebut. Sehingga defenisi dari ungkapan landskap budaya maritim mencakup semua jaringan rute pelayaran (masa klasik atau kontemporer), pelabuhan-pelabuhan sepanjang pantai, semua peninggalan aktivitas manusia yang berhubungan dengan laut, baik yang berada di dalam air atau di kawasan pantai (dekat laut).

Perlu diperhatikan bahwa cakupan landskap budaya maritim ini tidak identik dengan arkeologi maritim yang lebih memokuskan kajiannya pada tinggalan material. Landskap budaya maritim, di samping mencakup aspek material, juga meliputi aspek immaterial dari tinggalan memanfaatkan laut oleh manusia secara keseluruhan (Westerdahl 1992: 5-6).¹

Landskap budaya maritim lazim dikemukakan untuk sebuah kawasan yang cukup luas. Westerdahl dan kawan-kawannya para arkeolog bawah air Swedia menjadikan kawasan “proyeknya” wilayah bagian utara negeri tersebut (Norrland). Sebuah kawasan yang meliputi lebih dari separoh wilayah negara Swedia dan mencakup sembilan provinsi. Daerah itu sesungguhnya mengandung makna kesatuan sejarah dan budaya, khususnya bahasa yang digunakan sehari-hari dan kesamaan-kesamaan dari unsur-unsur budaya yang lainnya.

*) *Makalah*, Disajikan pada “Seminar Nasional Budaya Bahari Sumatera Utara”, Diselenggarakan oleh Program Studi Antropologi Sosial, Pascasarjana Universitas Negeri Medan, 2 November 2018.

¹ Pada perkembangan berikutnya, sejumlah ilmuwan lainnya menyempurnakan defenisi dari landskap budaya maritim ini. Jensen misalnya menambahkan landskap budaya maritim mencakup kehidupan di sekitar kita, budaya maritim memberi kita pemahaman yang lebih baik tentang sejarah lingkungan dan sejarah umat manusia pada suatu tempat. Konsep ini menggambarkan bagaimana kita membentuk dunia dan bagaimana dunia membentuk kita (Jensen et al., 2011). Sedangkan Löfren, sebagaimana dikutip Westerdahl menambahkan bahwa landskap budaya maritim mencakup tidak hanya sejarah budaya dari lingkungan fisik maritim, tetapi juga “landskap kognitif”, yang didefenisikan sebagai pemetaan dan penggambaran aspek-aspek fungsional lingkungan di mana manusia berada (Westerdahl 1992).

Meskipun spasial yang dijadikan kesatuan lanskap budaya maritim umumnya memiliki kesamaan historis dan banyak kesamaan budaya, ada juga sejumlah kajian yang menjadi kawasan yang luas dan heterogen dalam unsur budaya serta pengalaman sejarah yang berbeda sebagai objek kajiannya. Hal ini antara lain dilakukan oleh Hans van Tilburg (2018) dan Trisha Kehaulani Watson (2018) tentang Hawaii yang merupakan sebuah gugusan kepulauan yang terdiri dari ratusan pulau dengan luas kawasan sekitar 2.400 km² dengan pengalaman sejarah yang cukup beragam dari para penghuni pulau tersebut (James L. Haley 2014).

Makalah ini juga mengkaji lanskap budaya maritim dalam sebuah kawasan yang cukup luas dan dengan pengalaman sejarah yang cukup bervariasi. Daerah yang dimaksud adalah Pulau Sumatera. Ada pun aspek-aspek yang akan dikemukakan adalah pusat-pusat budaya maritim, rute pelayaran, berbagai peninggalan (aspek maritim, berbagai penamaan lingkungan, dan hubungan dengan daerah pedalaman (khususnya zona geografi transportasi).

Sebelum mengungkapkan lebih jauh berbagai aspek di atas, maka pada bagian berikut ini akan dikemukakan lingkungan maritim Pulau Sumatera. Lingkungan maritim yang dimaksud mencakup kawasan perairan yang ada disekitarnya, keadaan arus laut dan angin (monsoon), serta manusia dan sumber daya alamnya.

Lingkungan Maritim Pulau Sumatera

Pulau Sumatera terletak di bagian paling barat Indonesia. Posisi pulau ini membujur dari arah barat laut ke tenggara. Tampilan geografis pulau ini memperlihatkan bagian utara yang lebih sempit dibandingkan dengan bagian tengah dan selatan. Pulau ini “dibagi” dua secara tidak seimbang oleh barisan Pegunungan Bukit Barisan yang membujur dari titik paling utara ke titik paling selatan pulau. Tidak seimbang maksudnya, kawasan barat lebih sempit dibandingkan dengan timur. Barisan pegunungan itu juga menyebabkan bagian barat memiliki karakter berbukit-bukit dan bagian timur landai serta datar. Karakter seperti ini menyebabkan sungai-sungai bagian barat umumnya pendek kecil, dangkal dan berair deras, sedangkan sungai di bagian timur umumnya panjang, lebar, dalam dan serair tenang.

Sumatera terletak di sebuah kawasan laut (perairan) utama dalam dunia pelayaran yang menghubungkan dunia bagian barat dengan timur. Di kawasan laut ini terdapat sejumlah pulau sehingga bisa dikatakan bahwa Sumatera adalah bagian dari sebuah archipelago.² Mungkin agak berlebihan, mengacu kepada penamaan yang diberikan oleh Amerika Serikat untuk sebuah gugus tempurnya, kawasan laut di sekitar Pulau Sumatera ini layak disebut dengan kawasan Indo-Pacific. Sebuah kawasan laut yang terdiri dua samudera utama.³ Pulau Sumatera memang berada dalam kawasan laut yang sangat luas dan strategis. Di sebelah timur bagian utara

² Kata archipelago berasal dari kata bahasa Latin, yakni dari kata *archipelagus*, yang terdiri dari dua suku kata, dari kata *archi* (utama) dan *pelagus* (laut). Kata ini ini adalah sebutan untuk Laut Auega di Laut Tengah pada masa Romawi. Di kawasan laut ini terdapat segugusan pulau, dengan demikian makna *archipelagus* itu adalah laut dengan sekumpulan pulau (*Webster's NewWorld Dictionary* 1994: 72-3).

³ Gugus tempur Amerika Serikat itu dinamakan dinamakan *United State Indo-Pacific Command* (USINDOPACOM) dibentuk tanggal 30 Mei 2018 dengan wilayah tugasnya mencakup perairan Samudera Pasifik dan Samudera Hindia.

Sumatera terdapat Selat Malaka (yang memisahkannya dengan Semenanjung Malaysia), di sebelah timur bagian tengah ada Selat Berhala (yang memisahkannya dengan pulau-pulau di Kepulauan Riau), Laut Tiongkok Selatan yang memisahkannya dengan kawasan selatan Indochina serta kawasan selatan Tiongkok, di timur bagian selatan ada Selat Bangka (yang memisahkan Sumatera dengan Pulau Bangka) serta Selat Karimata yang memisahkannya dengan Pulau Kalimantan, di sebelah selatan ada Selat Sunda (yang memisahkannya dengan Pulau Jawa). Seperti yang disebut di atas,, di bagian barat ada Lautan Hindia. Di utara ada Laut Andaman dan Teluk Benggala (yang memisahkannya dengan daratan selatan Asia, mulai dari Myanmar hingga pantai timur Anak Benua India).

Sebagai bagian dari sebuah archipelago, Sumatera juga didamping oleh sejumlah pulau dan tanah darat. Di sebelah timurnya terdapat Semenanjung Malaysia, pulau-pulau Kepulauan Riau, Bangka-Belitung, dan Pulau Kalimantan (serta sejumlah pulau lainnya bila terus ke arah timur, seperti Sulawesi, Kepulauan Maluku hingga Papua). Di bagian selatannya terdapat Pulau Jawa serta sejumlah pulau yang terhimpun ke dalam gugusan pulau-pulau Nusa Tenggara. Di bagian baratnya terhampar lautan luas (Samudera Hindia) yang nun jauh di baratnya terdapat pantai timur Benua Afrika. Sedangkan di bagian utaranya ada terdapat bagian utara Semenanjung Malaysia, bagian barat Thailand serta Myanmar. Dalam spasial yang lebih luas, jauh di bagian barat laut terdapat Anak Benua India (bila terus ke arah barat ada Jazirah Arab) dan jauh di timur lautnya terdapat Tiongkok serta Jepang.

Peta 1
Kawasan Perairan Sekitar Pulau Sumatera



Pulau Sumatera berada pada koordinat $5^{\circ} 40' \text{ LU}$ hingga $5^{\circ} 59' \text{ LS}$ dan $95^{\circ} 16' \text{ hingga } 106^{\circ} 45' \text{ BT}$. Posisi astronomis seperti ini menyebabkan Sumatera dilalui garis khatulistiwa, dan garis tersebut seakan-akan “memotong” dua pulau tersebut menjadi dua potongan yang hampir sama untuk belahan utara dan belahan selatan.

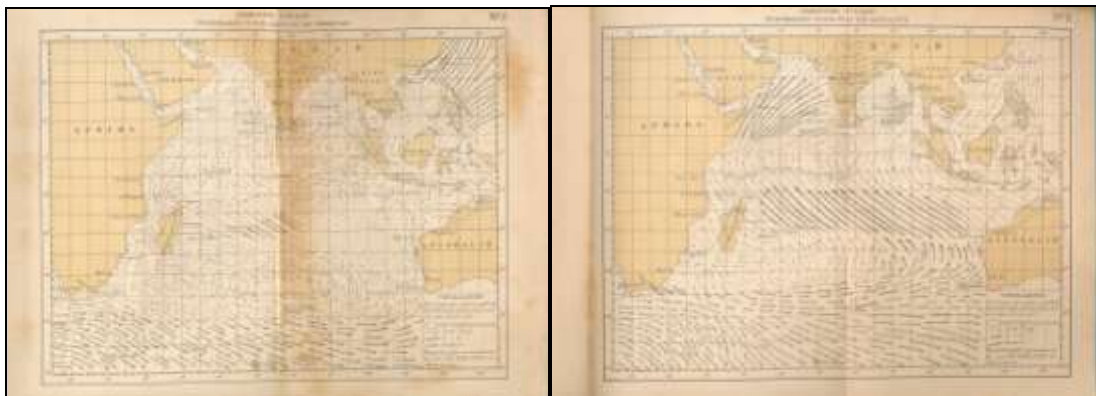
Keadaan geografis, topografis, lingkungan perairan, adanya pulau-pulau di sekitarnya, serta adanya hamparan Benua Asia di bagian utaranya memberi pengaruh yang besar pada arah angin yang bertiup dan arus laut yang bergerak di perairan sekitar Sumatera. Walaupun secara umum jenis dan arah angin yang bertiup di Sumatera hampir sama dengan yang berlaku di Indonesia secara umum, tetapi karena faktor-faktor khusus yang disebabkan oleh lingkungan geografisnya yang disebut di atas terdapat sedikit penyimpangan dari arah angin di Sumatera, terutama di bagian timur sebelah utara (Selat Malaka) dan perairan sebelah barat Sumatera. Perbedaan juga terlihat pada arus laut yang bergerak di sekitar pulau ini, sebuah perbedaan yang cukup signifikan bila dibandingkan dengan pulau-pulau yang lain di Indonesia.

Seperti diketahui, Indonesia umumnya dilalui oleh angin monsoon yang bertiup secara teratur. Angin ini berhembus dan berganti arah dua kali atau polanya berlawanan sepanjang tahun. Menurut teori, antara Oktober - Maret bertiup angin utara dan antara bulan April - September bertiup angin selatan. Namun karena berbagai faktor geografis Indonesia, seperti yang disebutkan di atas, maka terjadi sedikit penyimpangan arah angin monsoon ketika dia melintasi Kepulauan Nusantara umumnya dan Sumatera khususnya. Di laut Tiongkok Selatan misalnya, angin utara tersebut sesungguhnya berhembus dari arah timur laut, dan ketika melintasi garis khatulistiwa, di sekitar Selat Karimata arah angin ini membelok ke timur (tepatnya ke arah tenggara) dan selanjutnya memasuki Laut Jawa. Dan semakin ke timur angin semakin mengarah ke timur sehingga akhirnya disebut sebagai angin barat. Di kawasan Selat Malaka angin ini tetap dari arah timur laut, namun makin ke utara arahnya bergeser ke arah barat barat daya. Di Laut Andaman dan Teluk Benggala (di utara Sumatera) arah angin ini tetap dari timur laut, namun angin yang bertiup lebih dekat ke anak benua India semakin mengarah ke barat barat daya. Di Samudera Hindia sebelah barat Sumatera (bagian utara) juga bertiup angin timur laut, namun ketika melintasi garis khatulistiwa arahnya membelok menuju tenggara, dan semakin ke selatan (tepatnya di selatan Pulau Jawa) angin ini telah berubah menjadi angin barat. Arah angin monsoon ini akan berubah menjadi kebalikan dari deskripsi di atas antara bulan April - September, termasuk juga penyebutan atau namanya di kalangan para pelaut.

Peta 2 dan Peta 3 berikut ini menyajikan peta angin di kawasan perairan sekitar Pulau Sumatera.

Peta 2
Arah Angin Januari-Februari

Peta 3
Arah Angin Bulan Juli-Agustus



Lingkungan laut seperti yang disajikan di atas memberi pengaruh yang besar pada aktivitas maritim penduduk Sumatera pada umumnya dan pemanfaatan lingkungan laut bagi aktivitas maritim oleh penduduk Sumatera secara khusus (termasuk lanskap maritimnya).

Pusat-pusat Budaya Maritim

Sumatera tidak pernah menjadi suatu kesatuan budaya. Hal ini, terutama sekali disebabkan oleh penduduknya yang terdiri dari berbagai etnik. Memang benar, ada banyak kelompok suku bangsa yang menjadi bagian dari penduduk pulau yang juga dinamakan Pulau Emas, Andalas dan Perca itu.

Banyaknya kelompok masyarakat yang mendiami Sumatera telah menarik minat para pengelana dan ilmuwan terhadapnya. Ketertarikan mereka tersebut kemudian diungkapkan dalam berbagai buku atau tulisan yang mereka buat (dan kemudian dipublikasikan). Hal ini bisa dilihat dari karya Tome Pires, William Marsden, P.J. Veth, C. Lekkerkerker, Hc. Zentgraaff dan W.A. van Goudoever, Edwind M. Loeb, dsbnya. Suatu yang menarik dari sejumlah karya tersebut adalah bahwa makin tua karya ditulis makin banyak penceritaan mengenai masyarakat maritim. Karya Pires umumnya berkisah tentang masyarakat maritim. Dari 29 kelompok masyarakat (*terras* dan *reinos*) yang disajikannya, hanya ada satu pengungkapan mengenai kelompok masyarakat yang tinggal di daerah pedalaman. Hal yang hampir sama juga ditemukan dalam buku Marsden. Sebaliknya makin kontemporer bukunya, maka makin banyak penduduk daerah pedalaman yang disajikan. Hal ini, terutama sekali terlihat dari karya Zentgraaff dan Goudoever, serta Loeb.

Kenyataan di atas bisa ditafsirkan bahwa para penulis awal lebih banyak, atau bahkan hanya berhubungan dengan masyarakat yang mendiami kawasan pantai. Karena mereka hanya mendatangi kawasan pantai sehingga yang dominan mereka sajikan adalah masyarakat pesisir. Sebaliknya, penulis kontemporer mendapat banyak kesempatan masuk ke daerah pedalaman sehingga memiliki banyak pengetahuan tentang daerah pedalaman tersebut. Tafsiran itu adalah keliru, yang terjadi adalah semakin kontemporer zaman, peranan dan posisi masyarakat pesisir di Sumatera semakin minim dan terpinggirkan. Semakin moderen zaman masyarakat pesisir peran historis masyarakat pesisir semakin berkurang dan mereka bukan lagi aktor utama sejak pulau ini. Tidak hanya itu, kawasan pesisir tidak lagi menjadi setting utama dari panggung sejarah Sumatera. Jadi dari dahulu hingga sekarang masyarakat pesisir itu tetap eksis. Sedangkan masyarakat pedalaman, terutama sekali hingga dekade yang lalu, tidak bisa hidup tanpa berhubungan dengan kawasan pantai. Kawasan pantai adalah pintu gerbang bagi mereka untuk pergi ke dan datang dari luar, serta pintu gerbang pengiriman barang-barang yang mereka hasilkan serta pintu gerbang bagi barang-barang yang mereka butuhkan.

Berdasarkan tulisan para pengelana dan ilmuwan di atas bisa dikatakan bahwa sesungguhnya pusat-pusat budaya masyarakat Sumatera berada di kawasan pantai, atau kawasan yang berhubungan dengan pantai. Hal ini telah berlangsung dalam waktu yang lama, bisa jadi sejak masa prasejarah, berlanjut ke zaman klasik hingga moderen. Sesuai pula dengan tingkat kebudayaannya, maka tinggalkan sejarah yang diwariskan oleh berbagai kurun waktu tersebut juga merepresentasikan kecanggihan unsur-unsur kebudayaan yang mereka miliki. Era prasejarah yang salah

satu cirinya ditandai dengan kemampuan pendukung kebudayaannya mengumpulkan makanan hadir pada masyarakat Sumatra Timur Laut. Manusia purba yang mendiami kawasan mulai dari Langsa hingga Medan mewakili masyarakat pantai prasejarah. Ini disebabkan oleh adanya tinggalan sampah dapur (*kjokkenmoddinger*) dari para leluhur yang mendiami kawasan tersebut.⁴ Dengan temuan itu kawasan Sumatra Timur Laut ini (sebagian daripadanya menjadi bagian daerah administratif Propinsi Sumatra Utara) menjadi salah satu pusat budaya maritim prasejarah Sumatra.⁵

Kawasan pesisir (atau yang berhubungan dengan kawasan pesisir) tetap menjadi pusat budaya maritim pada masa klasik.⁶ Dalam penelitiannya mengenai Sriwijaya, O.W. Wolter menyebut bahwa ada sebuah pusat budaya maritim di Sumatra sebelum emporium Sriwijaya tampil ke panggung sejarah. Pusat budaya maritim itu adalah Barus. Wolter menyebut bahwa Barus (Po-shu) sebagai sebuah negeri atau kerajaan yang banyak menghasilkan kemeyan dan kapur barus yang namanya banyak disebut dalam sumber-sumber Tiongkok. Wolter mengatakan bahwa Barus ini berlokasi di bagian utara (timur laut) pantai timur Sumatra (Wolters 1965: 169ff). Kira-kira identik juga dengan kawasan yang menjadi pusat budaya maritim Sumatra pada masa prasejarah.⁷

Bila di bagian utara Sumatra pusat peradaban masa klasik berada langsung di pinggir pantai, maka di kawasan tengah dan selatan, pusat-pusat budaya maritim itu berada pada suatu kawasan yang cukup jauh dari pinggir pantai, namun sangat tergantung dengan laut. Sangat tergantung, dalam artian pertumbuhan dan kejayaan pusat budaya maritim tersebut didukung oleh aktivitas maritim. Pusat budaya maritim yang dimaksud adalah ibu kota Sriwijaya.

Secara umum dan secara luas diketahui bahwa pusat budaya maritim Sriwijaya itu adalah Palembang, di tepian Sungai Musi. Di samping Palembang, Jambi dan Muara Takus juga disebut oleh ahli sebagai ibu kota Sriwijaya. Terlepas mana yang paling tepat, di ketiga negeri itu dijumpai jejak-jejak peninggalan sejarah maritim dan budaya maritim. Bahkan semakin banyak diteliti semakin banyak jejak yang ditemukan, terutama sekali di Palembang (dan Sungai Musi). Seperti yang akan

⁴ *Kjokkenmoddinger* adalah penamaan terhadap tumpukan timbunan kulit kerang yang diyakini sebagai peninggalan manusia purba. Pendapat ini diperkuat lagi oleh adanya temuan produk kebudayaan yang lain, yakni kapak genggam (*chopper*) dalam bukit kerang tersebut. *Kjokkenmoddinger* berarti sampah dapur. Istilah ini berasal dari bahasa Denmark, dari kata *kjokken* yang berarti dapur dan *modding* yang berarti sampah. Para ahli berpendapat bahwa timbunan kulit kerang itu adalah sisa-sisa makanan manusia prasejarah yang tinggal di kawasan tepi pantai tersebut.

⁵ Penelitian tentang manusia dan peradaban prasejarah Sumatra cenderung dilakukan di kawasan pedalaman, terutama sekali di hulu Sungai Musi, hulu Sungai Batanghari, dan hulu Sungai Kampar. Kecenderungan ini menyebabkan minimnya perhatian terhadap kawasan pantai. Kalau pun ada penelitian terhadap kawasan pantai maka itu dilakukan oleh ilmuwan (arkeolog) asing dan dilakukan pada kurun waktu awal abad ke-20 (Soejono 1970: 75).

⁶ Masa klasik adalah suatu kurun waktu dalam sejarah Indonesia, pada saat itu muncul sejumlah kerajaan besar dan hadir sejumlah tokoh-tokoh besar. Kehadiran kerajaan atau tokoh itu tetap disebut, dikenang, dan dibanggakan hingga saat sekarang. Kurun waktu itu kira-kira mencakup rentang waktu antara abad kelima hingga abad ke-15 M (Osborn 1982).

⁷ Dewasa ini, yang kita tahu negeri yang bernama Barus, yang juga penghasil utama kemeyan dan kapur barus, berlokasi di bagian barat Sumatra, di kawasan utara pesisir barat Sumatra Utara. Namun, terlepas dari mana yang lebih tepat, kedua daerah ini adalah bagian dari daerah administratif Sumatra Utara.

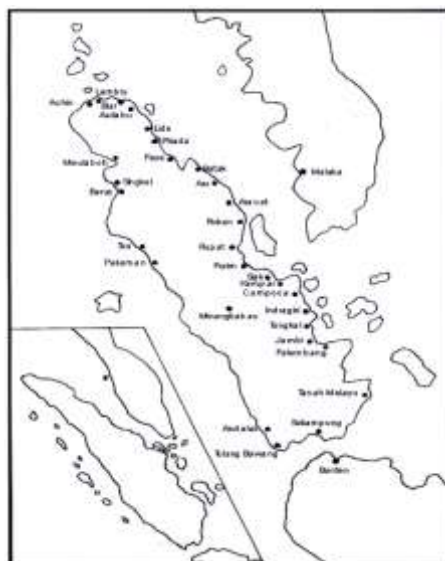
dibincangkan pada bagian lain makalah ini, temuan-temuan tersebut berhubungan langsung dengan aspek bahasan landskap budaya maritim, seperti bangkai kapal tenggelam dan komoditas perdagangan era klasik.

Sumatera Utara juga menjadi pusat budaya maritim era klasik. Negeri atau daerah yang pertama dan yang paling penting perannya pada awal millennium kedua adalah Barus. Kota ini, tidak hanya penting artinya aktivitas politik, tetapi juga ekonomi dan hubungan antarkelompok masyarakat (penduduknya). Negeri ini juga punya peran yang penting dalam unsur kepercayaan dan agama. Sebagaimana layaknya negeri atau kota-kota di pesisir barat Sumatera, Barus juga terletak di tepi pantai.

Di samping Barus, kota atau daerah lain di Sumatera Utara yang menjadi pusat budaya maritim pada era klasik adalah sejumlah *terras* dan *reinos* di pantai timur. Merujuk karya Pires, setidaknya ada tiga pusat budaya maritim di bagian timur Sumatera Utara, yakni Bata (Batar), Aru (Daru) dan Arqat. Namun berbeda dari Barus, ketiga budaya maritim itu berlokasi di pedalaman, di bagian pedalaman sungai yang bermuara ke pantai timur, dan berada dalam jarak beberapa *league* dari bibir pantai.⁸ Sayang sekali, Pires tidak menyebut nama-nama sungai di mana tepatnya ketiga *reinos* itu berlokasi. Pires hanya menyebut bahwa raja atau penduduk ketiga *reinos* berkedudukan di daerah pedalaman dan berperahu menuju pusat pemerintahannya dari pinggir pantai atau berperahu dari pusat pemerintahannya kalau ingin beraktivitas di laut.

Sebagai pusat budaya maritim ketiga *reinos* tadi disebut memiliki/ mengembangkan berbagai unsur kebudayaan. Dan unsur-unsur yang paling banyak disebut atau mendapat perhatian Pires adalah unsur adalah sistem pengetahuan, kemasyarakatan atau organisasi sosial, peralatan hidup dan teknologi, mata pencarian hidup dan religi. Aspek-aspek budaya mereka, apalagi Kerajaan Aru dikatakan sangat maju dan kuat, bahkan terkuat di seluruh Pulau Sumatra (Pires 1944).

Peta 4
Terras dan Reinos di Sumatra



⁸ 1 league setara dengan 5,556 km.

Berdasarkan catatan Pires, seperti yang tersaji pada Pta 4, di samping tiga kerajaan di atas, di seluruh Sumatra pada awal abad ke-16 itu ada sebanyak 29 *terras* dan *reinos*. Kecuali satu (Minangkabau), semuanya berlokasi di pinggir pantai (kawasan yang tidak begitu jauh dari pantai). Menariknya lagi, dari 29 *terras* dan *reinos* tersebut, sebanyak 20 di antaranya berada di kawasan timur. Dari informasi Pires, dan juga penjelasan sebelumnya, bisa dikatakan bahwa pusat-pusat budaya maritim Sumatra hingga pertengahan millennium kedua berada di kawasan pesisir timur Sumatra. Mengapa ini bisa terjadi?

Jawabannya bisa dikaitkan dengan lingkungan maritim pantai timur Sumatra. Pantai timur Sumatra memiliki posisi yang sangat strategis pada jalur pelayaran antara dunia belahan barat dan timur. Kawasan ini terletak di sisi barat Selat Malaka, jalur laut tersibuk sejak awal millennium pertama, dan juga terletak pada perairan Selat Bangka dan Selat Karimata yang menjadi jalur pelayaran menuju ke dari Indonesia bagian tengah serta timur. Di samping itu, dilihat dari peta siklus angin monsoon dan arus laut, kawasan timur Sumatra merupakan tempat yang paling yang tepat untuk menunggu perubahan arah angin. Para pelaut yang datang dari Tiongkok dan ingin ke Pulau Jawa atau Maluku di akhir musim utara (timur laut) misalnya akan terpaksa menunggu di kawasan timur Sumatra (untuk beberapa bulan) sampai angin utara bertiup lagi dan akan membawanya ke tujuan (Jawa atau kawasan lain di timur Nusantara). Ada banyak pelaut atau pengelana di masa lalu yang terpaksa menunggu di kawasan timur Sumatra untuk beberapa waktu sampai angin yang diinginkan bertiup kembali, salah satu diantaranya adalah Marcopolo. Pengelana bangsa Italia yang memulai pengelanaannya dari Venesia ini pernah menyinggahi beberapa kota Bandar di Sumatra, di antaranya Perlak, Peusangan dan Samudera (Pasai). Dia menghabiskan waktu sekitar lima bulan di daerah tersebut untuk menunggu cuaca (angin) yang tepat untuk menghantarkannya ke daerah tujuan (Tiongkok) (Reid 2010: 9). Pengelana lain yang menyebut bahwa dia singgah di kawasan timur Sumatra adalah Ibnu Batutah. Walaupun tidak dalam waktu yang lama, pengelana asal Maroko ini pernah singgah di Samudera (Pasai). Dia sengaja singgah sebentar saja, karena saat itu - katanya - adalah musim berlayar (Reid 2010:16). Sesungguhnya adalah banyak pengelana atau bahkan biksu yang lain yang singgah dan tinggal dalam waktu yang lama di beberapa kota bandar atau pusat kerajaan/kedatuan di kawasan timur Sumatra, di antaranya Sulayman dan I-Tsing, dlsbnya.

Kehadiran orang Eropa di Rantau Asia Tenggara umumnya dan Sumatra khususnya, mengubah posisi pusat budaya maritim Sumatra dan pendukung utama budaya maritim tersebut. Bila pada sebelumnya kawasan timur menjadi pusat budaya maritim, maka setelah kehadiran orang Eropa lokasinya beralih ke titik paling utara dan kawasan barat. Di titik paling utara muncul Aceh dan di bagian barat muncul Padang dan Bengkulu. Pendukung utama budaya maritim di Aceh adalah orang Aceh sedangkan di Padang dan Bengkulu adalah orang Eropa, Belanda untuk Padang dan Inggris untuk Bengkulu.

Seiring dengan semakin kuatnya cengkeraman kuku kolonialis Belanda maka pusat-pusat budaya maritim Sumatra juga mengalami perubahan. Setelah eksploitasi kawasan bagian barat hampir maksimal dilakukan, kolonialis mengalirkan fokus ekspansi politik dan eksploitasi ekonominya ke kawasan timur Sumatra. Seiring dengan itu, pusat budaya maritim juga berpindah ke kawasan tersebut. Dalam

konteks inilah tampilnya Medan dan tampilnya (kembali) Jambi serta Palembang sebagai pusat budaya Sumatera bisa dipahami.

Seperti juga pengalaman Padang (dan Bengkulu) tampilnya Medan, Jambi dan Palembang juga menghadirkan pendukung budaya maritim Sumatera yang semakin beragam. Aktor-aktor pendukung budaya maritim di tiga daerah itu, di samping orang Eropa adalah orang Tionghoa dan juga timur asing. Ini adalah kenyataan yang sangat menarik dalam landskap budaya maritim Sumatera, bahwa pendukung budaya maritim itu terdiri berbagai bangsa dan kelompok etnik.

Jalur Pelayaran

Pelayaran adalah salah satu aspek dari setidaknya tujuh maritim sebagaimana dikemukakan oleh begawan sejarawan maritim Indonesia A.B. Lopian.⁹ Dan tanpa mengurangi signifikansi aspek-aspek yang lain, aspek pelayaran (dan perkapalan) menjadi aspek utama, yang menjadi ciri khas budaya maritim. Karena kedua aspek inilah sesungguhnya yang hanya betul-betul ada dan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari aktivitas maritim atau yang hanya bisa dilakukan di laut. Berlayar hanya bisa dilakukan di laut dan kapal adalah sarana transportasi yang hanya ditemukan di laut (tentu saja danau dan sungai). Sedangkan aspek-aspek lainnya, seperti perdagangan, perompakan, dll, sesungguhnya juga berkaitan erat dan sangat erat kaitannya dengan aktivitas di tanah darat serta lazim dilakukan di tanah darat.

Pelayaran dilakukan dengan penuh perhitungan. Para pelaut melaut dan berlayar setelah mempelajari/mengetahui keadaan laut, arus laut, angin, dlsbnya. Hal ini akan sangat terlihat pada pelaut tempo doeloe, pelaut yang menggunakan perahu atau kapal yang digerakkan oleh tenaga manusia atau angin (layar). Sebagaimana diketahui secara luas, kosa kata berlayar (*sailing*), berasal dari kata layar (*sail*).¹⁰

Pelayaran tidak dilakukan sesuka hati para pelaut saja. Ada rute-rute atau jalur-jalur yang akan (harus) mereka lalui. Rute atau jalur ini tidak hanya ditujukan untuk keselamatan pelaut dan perahu/kapal, memudahkan pelayaran, tetapi juga sebagai bagian dari tertib budaya maritim. Rute atau jalur ini telah dikembangkan sejak waktu yang lama dan disempurnakan dari waktu ke waktu. Dan di zaman moderen rute dan jalur tersebut bahkan telah dibakukan (ditetapkan) secara internasional, sehingga wajib dipatuhi.

Para pelaut yang berlalu-lalang di perairan di sekeliling Pulau Sumatera, juga memiliki rute atau jalur laut tersebut. Rute dan jalur itu bisa ditemukan dari skop yang paling kecil (yang digunakan oleh pelaut atau nelayan dari suatu kampung/desa) hingga yang rute/jalur pelayaran internasional. Semakin kecil rute atau jalurnya, maka akan semakin banyak jumlahnya. Dan seperti yang disebut di atas, rute atau jalur yang singkat serta kecil ini umumnya dipakai oleh pelaut/nelayan yang terbatas, yang berasal dari suatu kampung/desa saja. Rute atau jalur pelayaran yang singkat dan kecil ini umumnya dinamai dengan unsur alam yang dikenal pelaut/nelayan penggunaanya. Biasanya penamaan itu dikaitkan dengan dengan nama pulau, teluk yang ada di sebuah pulau, atau nama gosong (karang) yang ada di kawasan

⁹ Ketujuh aspek maritim itu antara lain pelayaran, perkapalan, perdagangan, perompakan, tradisi bahari, mitologi laut, dan perikanan.

¹⁰ Dewasa ini kata berlayar masih mengalami perluasan makna, kata ini juga dipakaikan terhadap kapal yang dijalankan dengan tenaga mesin.

perairan itu, atau nama seseorang (biasanya nama seorang pelaut/nelayan yang terlibat dalam suatu peristiwa bersejarah yang menjadi ingatan kolektif pelaut/nelayan kampung/desa yang bersangkutan).

Rute/jalur singkat dan kecil ini sesungguhnya juga berlaku untuk pelayaran ke arah hulu sungai. Signifikannya jalur ini sangat terlihat di masa lalu, sebelum awal abad ke-20. Saat itu, banyak sekali sungai di Sumatera yang bisa dilayari hingga jarak tertentu dari muaranya. Hal tersebut tidak hanya disebabkan oleh relatif dalamnya alur sungai, tetapi juga dilatarbelakangi oleh masih dijadikannya kawasan sungai sebagai pusat aktivitas politik dan ekonomi, serta masih terjantungnya aktivitas sosial-ekonomi daerah yang bersangkutan terhadap sungai. Pires dan Anderson khususnya menyebut ada banyak pusat aktivitas sosial, politik dan ekonomi Pantai Timur Sumatera yang terletak di kawasan pedalaman muara sungai. Dan alur sungai yang dilalui dari kawasan muara hingga ke pusat aktivitas sosial, politik dan ekonomi tersebut dinamai sesuai dengan nama sungai yang bersangkutan.

Para rute/jalur yang lebih besar, misalnya antar kota pantai yang ada di pesisir Sumatera maka penamaan rute/jalur tersebut umumnya dikaitkan dengan nama kota pantai yang terpenting dari rute/jalur yang bersangkutan. Di Sumatera Utara ada banyak penamaan yang diberikan, dua di antaranya yang dicatat oleh penjelajah Inggris (John Anderson) pada parohan pertama abad ke-19 adalah rute Labuhan Deli dan rute Batubara. Sedangkan penamaan di kawasan barat di antaranya ada rute Natal dan Rute Sibolga.

Berbeda dengan rute singkat/kecil dan rute menengah yang umumnya dimanfaatkan oleh perahu/kapal penduduk tempatan, maka untuk rute jarak jauh atau antarsamudera umumnya digunakan oleh pelaut mancanegara. Walaupun penggunaannya telah berlangsung sejak waktu yang lama, namun penamaannya mulai lazim dipakai sejak bangsa Barat hadir di kawasan ini. Penamaan yang diberikan umumnya mengacu kepada nama perairan di mana rute tersebut berada dan nama kota tujuan pelayaran kapal dari kota pelabuhan terbesar, seperti Batavia. Sehubungan dengan penamaan berdasarkan kategori yang pertama, ada empat rute yang lazim dikenal. Pertama rute Selat Malaka, kedua rute Selat Bangka, ketiga rute Selat Sunda, rute Samudera Hindia. Berdasarkan kategori kedua, maka ada rute Bengkulu, rute Padang, rute Sibolga, rute Kutaraja, rute Palembang, rute Jambi, dan rute Belawan serta rute Sabang. Karena rute ini menjadi sangat penting pada era penjajahan Belanda terutama sekali dalam kaitannya dengan pelayanan (*dienst*) yang diberikan oleh perusahaan *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM), maka penamaan rute-rute tersebut hampir identik dengan pelayanan (*dienst*) yang dimiliki oleh KPM. Dalam berbagai kesempatan, rute-rute ini juga dinamai dengan nama pelabuhan yang menjadi tujuan dari kapal-kapal KPM tersebut, seperti rute Belawan, rute Emmahaven, rute Sabang, dlsbnya. Penamaan ini tetap berlanjut dan dipakai hingga saat sekarang.

Toponimi

Setakat ini, belum ada sebuah kajian khusus mengenai toponimi kota-kota pantai di Sumatera. Kalaupun ada, maka bisa dikatakan sifatnya masih fragmentaris dan terbatas pada suatu kawasan tertentu. Padahal bila kajian menyeluruh mengenai Sumatera dilakukan akan ada banyak informasi budaya maritim pulau itu bisa diungkapkan, terutama sekali berkenaan pengetahuan sejarah masyarakat maritim

yang memberi nama terhadap negeri atau kota yang bersangkutan. Pengetahuan sejarah itu akan merefleksikan banyak hal, seperti lingkungan alam sekitar negeri atau kota yang dinamai, hubungannya dengan daerah/negeri lain, aktivitas maritim yang dilakukan di negeri atau kota yang bersangkutan.

Secara umum penamaan negeri atau kota-kota pantai diberikan berdasarkan rupa bumi yang menjadi ciri khas negeri atau kota tersebut. Tanjung Karang atau Teluk Betung misalnya adalah dua nama yang didasarkan pada rupa bumi di mana kedua kota itu berada, yakni tanjung dan teluk. Di samping kedua kota ini, ada belasan atau puluhan nama negeri dan kota yang dikaitkan dengan rupa bumi di mana mereka berada. Rupa bumi yang dimaksud juga termasuk posisinya di muara sungai yang bermuara ke kawasan pantai. Di Sumatera Utara hal ini antara lain terlihat dari nama kota Tanjung Pura, Tanjung Balai, Teluk Piai Besar, Teluk Piai Kecil, Kuala Serdang, Kuala Percut, dlsbnya.

Di samping penamaan yang berhubungan dengan rupa bumi, banyak juga negeri atau kota yang dinamai berdasarkan aktivitas maritim. Ada nama yang berhubungan dengan aktivitas perkapalan dan pelayaran, tegasnya berhubungan tempat berlabuhnya kapal (pelabuhan). Ada banyak contoh yang bisa disajikan dari penamaan seperti ini, dan di Sumatera Utara sendiri bisa ditemukan contohnya pada nama-nama negeri seperti Labuhan Deli, Labuhan Ruku, Labuhan Bilik, dlsbnya. Hampir sama dengan ini adalah penamaan yang dikaitkan dengan status negeri sebagai pusat kegiatan maritim, yakni dengan kata bandar. Dalam kaitan inilah bisa dipahami adanya nama negeri Bandar Kalifah, Bandar Labuan, Bandar Beringin, Bandar Gugung, dlsbnya. Nama-nama lain yang berhubungan dengan aktivitas maritim (perdagangan maritim) adalah negeri atau kota yang namanya dikaitkan dengan kata pangkalan. Pangkalan adalah sebuah daerah (negeri) di mana para pemilik kapal mamangkalkan atau menambatkan perahu atau kapalnya. Di lokasi tersebut, perahu atau kapal yang mangkal akan membongkar barang yang dibawa dan menaikkan barang yang akan diangkut. Lokasi tersebut sesungguhnya juga menjadi tempat bertemunya para penjual yang umumnya datang dari daerah pedalaman dan pembeli yang umumnya datang dari hilir atau seberang laut. Ada banyak juga negeri atau kota di Sumatera Utara yang memiliki nama yang menggunakan kata pangkalan ini, di antaranya Pangkalan Siata, Pangkalan Susu, Pangkalan Brandan, Pangkalan Penang, dlsbnya. Tidak hanya di kawasan timur, di pesisir barat juga ada negeri atau daerah yang memiliki nama yang menggunakan kata pangkalan, di antaranya Pangkalan Sinundang dan Pangkalan Pugi.

Hubungan dengan Daerah Pedalaman

Kajian lanskap budaya maritim juga mengemukakan tentang hubungan antara daerah pesisir dengan daerah pedalaman. Pembahasan ini penting dilakukan guna mengungkapkan zona geografi transportasi, sebab dalam perspektif mikro-transportasi setiap sistem sungai adalah juga sebuah zona geografi transportasi. Setiap aliran sungai memiliki tipe-tipe perahu dan sistem transportasi yang membuatnya berbeda dengan aliran sungai yang lain.

Pulau Sumatera memang kaya dengan sungai. Ada ratusan atau mungkin ribuan sungai di pulau itu (Gusti Asnan 2016). Namun, seperti yang telah dikemukakan sebelumnya, karena adanya barisan Pegunungan Bukit Barisan, menyebabkan terdapatnya dua tipe sungai di Sumatera. Di kawasan barat sungainya

pendek, kecil, berair deras, dangkal, dan sebagian besar tidak bisa dilayari. Sebaliknya di kawasan timur sungai panjang, besar, berair tenang, dalam dan bisa dilayari.

Dalam waktu yang lama, sungai-sungai di kawasan timur Sumatera memang menjadi “jalan raya” utama dalam mobilitas orang dan barang antara daerah pedalaman dengan dunia luar. Namun, karena adanya perubahan yang sangat drastis dalam lingkungan sungai serta adanya perubahan pola transportasi maka transportasi sungai di beberapa daerah mulai berkurang bahkan hilang.

Hingga awal abad ke-20 hampir semua sungai besar di bagian timur Sumatera bisa dilayari hingga jarak tertentu dari pinggir laut. Pada sungai yang besar jarak yang bisa didatangi bisa mencapai ratusan kilometer ke arah hulu, dan pada sungai yang relatif besar bisa dilayari hingga puluhan atau belasan kilometer. Perbedaan ukuran sungai juga menyebabkan berbedanya jenis kapal yang bisa melayari sungai tersebut. Semakin besar sungainya maka semakin besar pula kapal yang bisa melayarinya. Di samping ukuran sungai, pelayaran kapal di sungai tersebut juga didasarkan pada tinggi atau tidaknya endapan lumpur di masing-masing sungai. Dan dalam sejarahnya, beberapa sungai yang tidak bisa dilayari lagi disebabkan oleh tingginya endapan lumpur tersebut. Pengalaman ini sesungguhnya telah terjadi di sungai-sungai yang ada di Sumatera Utara.

Setidaknya ada empat sungai besar yang bisa dilayari oleh kapal-kapal besar (samudera) hingga jarak puluhan atau ratusan kilometer ke arah hulu. Sungai-sungai yang dimaksud adalah Sungai Musi, Batanghari, Indragiri (Kuantan) dan Siak. Kapal-kapal besar tersebut berlayar hingga kota yang paling besar di aliran sungai itu. Untuk Sungai Musi pelayaran dilakukan hingga kota Palembang, Sungai Batanghari hingga Jambi, Sungai Indragiri hingga Rengat, Sungai Siak hingga Pekanbaru. Dari masing-masing kota tersebut pelayaran ke arah hulu dilakukan oleh kapal dengan ukuran menengah. Pelayaran oleh kapal dalam ukuran sedang ini dilakukan hingga kota-kota terbesar di bagian hulu. Dan dari kota yang terbesar di bagian hulu ke kawasan (negeri-negeri yang lebih di hulu) dilayani oleh kapal/perahu yang lebih kecil.

Salah satu contoh yang paling menarik dari sistem transportasi sungai ini dapat dilihat dari apa yang berlaku di Sungai Indragiri/Kuantan. Pada dekade abad ke-20 di bagian paling hilir hingga kota Tembilahan dan Rengat aktivitas transportasi bisa dilayani oleh kapal besar (samudera) milik KPM. Di bagian tengah, dari Rengat hingga Taluak Kuantan bisa dilayari oleh kapal ukuran sedang (motor boat). Dari Taluak Kuantan ke kawasan hulu dilayani oleh perahu. Foto berikut memperlihatkan tiga jenis kapal/perahu yang melayani Sungai Indragiri/Kuantan

Foto 1
Kapal Besar di Tembilahan

Foto 2
Kapal Vera di Kuantan

Foto 3
Perahu di Silokek



Sumatera Utara juga memiliki belasan atau puluhan sungai yang memegang peranan yang besar dalam dunia transportasi antara daerah pesisir dengan pedalaman. Namun, karena sungai-sungai di kawasan itu tidak sebesar sungai di bagian tengah dan selatan Sumatera maka sistem transportasinya juga tidak serumit di bagian tengah dan selatan. Walaupun demikian, pengkajian mengenai sistem transportasi sungai di Sumatera Utara menarik untuk dilakukan karena dewasa ini sistem ini sudah tidak ada lagi.

Salah satu sumber informasi mengenai sungai-sungai yang bisa dilayari di Sumatera Utara, khususnya di kawasan timurnya, adalah buah karya John Anderson. Anderson memberikan uraian dan gambar yang cukup jelas mengenai sungai dan perjalanannya melalui hampir semua sungai di Sumatera Timur serta berbagai aspek sosial, politik, ekonomi, dan budaya masyarakat sepanjang berbagai aliran sungai tersebut. Dari sekian banyak sungai yang dikunjunginya ada beberapa buah yang layak disajikan pada kesempatan ini.¹¹

Pertama, Sungai Langkat. Sungai yang di muaranya memiliki lebar sekitar 730 meter ini bisa dilayari oleh kapal dengan tonase 30 ton hingga 160 km ke arah hulu. Namun karena arus sungai yang demikian deras maka dibutuhkan waktu sekitar 10 sampai 12 hari untuk menempuh jarak tersebut. Ada sekitar 200-an perahu di Langkat dengan ukuran 2 sampai dengan 30 ton (dan ada delapan buah yang bertonase 30 ton). Kapal ini membawa berbagai barang dagangan ke dan dari Pulau Pinang serta antarkota pantai pesisir timur Sumatera.

Kedua Sungai Bulu Cina. Sungai yang di muaranya memiliki lebar sekitar 400 meter ini menjadi sempit sekitar 4-5 km ke arah hulu, namun tetap bisa dilayari hingga sekitar 56 km ke arah hulu. Di sungai ini banyak perahu yang hilir-mudik dan pusat pembuatan perahu adalah di Kampung Bendar.

Sungai Deli adalah sebuah sungai yang kaya dengan jenis dan ukuran kapal/perahu. Perahu-perahu tersebut melayani pengangkutan orang dan barang ke arah pedalaman dan juga ke tanah seberang (Pulau Penang, Malaka dan bahkan ke Singapura). Jenis kapal yang terbesar yang dimiliki Deli adalah top dengan kapasitas 30-40 ton. Selanjutnya adalah pencalang, penyayap, lancing, julong-julong, pagar tangalong (dengan kapasitas angkut antara 3 s.d. 25 ton, serta ada juga perahu dengan kapasitas yang lebih kecil yang dinamakan kakap, bedar dan sampan. Semua perahu tersebut dilengkapi dengan penunjuk arah (kompas) China dengan ukuran kecil. Dalam belayar para nakoda juga menggunakan petunjuk alam (bintang) sebagai panduan.

Sungai Serdang, walaupun di muaranya memiliki lebar sekitar 130 meter, namun sungai ini tidak bisa dilayari oleh kapal ukuran besar. Hal ini disebabkan oleh tebalnya endapan lumpur di kawasan muaranya. Karena itu, hanya perahu dalam ukuran kecil yang bisa memudiki sungai, dan itu pun hanya hingga Kampung Besar, tempat sultan dan saudagarnya bersemayam. Kampung ini sekitar 50 km dari tepi pantai. Karena aktivitas pelayaran sungai kurang berkembang, maka pembuatan kapal/perahu di sini juga kurang maju. Hanya beberapa buah perahu yang dibuat dalam setahun.

Sungai Batubara memiliki lebar sekitar 275 meter di kawasan muaranya. Ada banyak pemukiman kampung disepanjang aliran sungai ini, dan tiga pemukiman

¹¹ Pembahasan berikut ini diambil dari buku Anderson (1971: 229ff).

yang terpenting adalah Bagan, Boga dan Kampung. Di tiga pemukiman ini umumnya para pelaut (nakoda dan anak kapal) kapal tinggal. Karena itu selalu ada banyak perahu yang sandar di ketiga pemukiman itu. Menurut syahbandar ada sekitar 600 perahu di Batubara.

Sungai Asahan, walaupun memiliki lebar sekitar 1.370 meter di muaranya, namun sulit untuk dimasuki. Ini disebabkan oleh endapan lumpur yang demikian tebal di kawasan itu. Hal ini menyebabkan mundurnya aktivitas pelayaran sungai. Padahal, hingga awal abad ke-19 masih berdatangan kapal dari Jawa, Sulawesi dan Aceh ke kawasan ini. Namun, pada dekade ketiga abad ke-19 pelayaran sungai hanya dilakukan oleh perahu-perahu tempatan dan jumlahnya hanya sekitar 80 buah.

Tidak hanya di kawasan timur, pelayaran sungai juga berlaku di bagian barat Sumatera Utara. Sungai Singkel yang kemudian bercabang dua menjadi Sungai Simpang Kiri dan Simpang Kanan dapat dilayari oleh kapal yang relatif besar hingga puluhan kilometer ke arah hulu (Couperus 1855: 222). Sungai Batang Gadis atau Batang Singkuang yang di kawasan muaranya memiliki lebar sekitar 50 meter bisa dilayari hingga 2-3 hari pelayaran ke arah hulu oleh perahu ukuran kecil dengan muatan 1,5 ton (Couperus 1855: 226). Sedangkan Batal Natal bisa dilayari dari muaranya (negeri Natal) ke Sikambo, yang berjarak 20 km dengan perahu berkapasitas 3-4 ton. Sedangkan dari Sikambo ke arah hulu bisa dilayari dengan perahu yang lebih kecil, dengan kapasitas muatan 0,5-1 ton (Couperus 1855: 27),.

Bentuk-bentuk Tinggalan Lain

Masih ada sejumlah aspek peninggalan lain sebagai bagian dari kajian lanskap budaya maritim Sumatera. Aspek-aspek tersebut adalah kapal tenggelam, peninggalan peralatan yang berhubungan dengan dunia pelayaran, seperti menara suar, tonggak-tonggak penanda batas daerah atau pos jaga, dlsbnya.

Sebagai kawasan yang banyak dilalui oleh kapal/perahu, maka perairan sekitar Pulau Sumatera juga menjadi kubur dari banyak kapal tenggelam. Kapal tenggelam bukanlah suatu hal yang aneh dalam dunia perkapalan/pelayaran. Semua kapal yang berlayar di lautan memiliki potensi untuk tenggelam. Kapal bisa tenggelam karena nakoda kurang menguasai geografi kelautan, kekurangpiawaian membaca cuaca, peperangan dan kelalaian manusia. Dari berbagai catatan, hingga awal abad ke-20 diketahui ada puluhan (kalau tidak ratusan) kapal yang tenggelam di sekitar Pulau Sumatera. Untuk periode abad ke-17 hingga pertengahan abad ke-20 (Perang Dunia II) dilaporkan oleh National Geographic (2001) ada tujuh kapal yang karam di perairan Selat Malaka. Kapal-kapal tersebut adalah Diana (Inggris), Tek Sing dan Turiang (Cina), Nassai dan Geldermalsen (Belanda), Don Duarte de Guerra (Portugis), dan Ashigara (Jepang).

Salah satu lokasi penemuan kapal tenggelam tertua adalah di wilayah Sumatera Selatan. Sebagian kapal tersebut bahkan berawal dari masa-masa awal Sriwijaya. Temuan bangkai kapal Sriwijaya itu antara lain di Kabupaten Banyuasin, Musi Banyuasin, Palembang, Ogan Komering Ilir (OKI), dan Penukal Abab Lematang Ilir (PALI), Samirejo, Paya Pasir, Kolam Pinisi, Tulungselapan, Cengal, TPKS Karanganyar, dan Air Sugihan. Hingga saat sekarang ada belasan temuan kapal tenggelam di kawasan itu (juga di Pulau Bangka dan Belitung).

Di luar kawasan Sumatera Selatan, pencarian kapal tenggelam masih belum intensif dilakukan. Dari beberapa situs pencarian (penemuan) yang termasuk

dilaksanakan dengan sungguh-sungguh adalah di kawasan barat Sumatera (Kapal Bulungan) di kawasan Mandeh dan kapal tenggelam di Gosong Nambi (Kabupaten Pesisir Selatan, Sumatera Barat) (Yusfa Hendra Bahar 2016), serta kapal tenggelam di Mentawai.

Tidak diragukan lagi, jejak kapal tenggelam juga ada di perairan Sumatera Utara. Anderson menyebut penduduk Sumatera Timur ada yang berasal dari penumpang kapal yang tenggelam tenggelam di perairan itu. Dan pada bagian dari bukunya dia juga menyebut bahwa ada kapal yang tenggelam yang lama kelamaan tertimbun Impur sehingga menjadi pulau (Pulau Gorab). Sayang sekali, upaya penelusuran kapal tenggelam di perairan ini belum dilaksanakan dengan saksama. Ini suatu tantangan bagi arkeolog bawah air khususnya dan arkeolog serta sejarawan pada umumnya.

Aspek lain dari lanskap udaya maritim Sumatera Utara adalah menara suar. Sebagai sebuah kawasan perairan yang ramai dilalui oleh kapal/perahu dan sejak dekade-dekade terakhir abad ke-19 umumnya serta awal abad ke-20 khususnya menjadi jalur terpenting di Indonesia bagian barat, maka pemerintah Hindia Belanda memandang perlu untuk mendirikan menara suar di kawasan timur Sumatera Utara. Lebih khusus lagi menara suar itu didirikan di kawasan muara sungai yang seperti disebut sebelumnya sangat rawan di layari karena tebalnya endapan lumpur. Pada akhir abad ke-19 pemerintah telah mendirikan sembilan menara suar di kawasan itu. Kesembilan lokasi yang dipilih adalah Deli, Sungai Deli, Sungai Serdang, Sungai Bedagai, Sungai Padang, Sungai Pagurawan, Sungai Sipare-Pare, Sungai Batubara, dan Sungai Asahan (*Regeeringsalmanak 1890: 555-6*).

Satu lagi aspek budaya maritim kawasan timur Sumatera Utara adalah adanya *padroes* atau tonggak-tonggak batu yang ditempatkan di mulut (kawasan muara) sungai. *Padroes* adalah tonggak batu yang lazim didirikan oleh Portugis sebagai penanda bahwa daerah tersebut telah jatuh ketangan mereka (berada dalam kekuasaan mereka). Di kawasan timur Sumatera Utara, tiang batu ini juga lazim didirikan oleh penguasa tempatan, juga sebagai penanda bahwa kawasan itu adalah milik mereka (Pires 1944: 138ff).

Penutup

Pulau Sumatera tidak pernah menjadi satu kesatuan budaya. Namun dalam perjalanan sejarahnya yang panjang, pulau ini pernah beberapa kali menjadi satu kesatuan politik, atau setidaknya, pernah menjadi bagian dari kesatuan politik yang longgar ikatannya. Sumatera pernah menjadi satu ikatan politik, yakni pada saat pemerintah Hindia Belanda pada awal abad ke-20 (1930) menjadikan Sumatera sebagai satu kesatuan administratif setingkat provinsi. Hal yang sama juga berlaku pada masa awal kemerdekaan. Sedangkan jauh sebelumnya, Sumatera pernah menjadi bagian dari satu ikatan politik yang longgar, yakni pada saat Kerajaan Sriwijaya menjadi suatu kekuatan politik dan ekonomi terkuat di belah barat Nusantara.

Walaupun tidak pernah menjadi satu kesatuan budaya, Sumatera bagaimanapun juga tumbuh menjadi suatu lanskap budaya (maritim). Hal ini bisa terwujud karena para pelaku budaya maritim di pulau tersebut begitu dinamis dan tradisi yang mereka kembangkan (miliki) memiliki lebih banyak kesamaan daripada perbedaan. Berbagai aspek yang menjadi bagian dari lanskap budaya maritim ada dan dimiliki

pulau itu, dan keberadaannya mewakili pendukung budaya maritime pulau secara keseluruhan. Hanya saja, hingga saat sekarang, lanskap budaya maritim pulau itu belum dikaji secara menyeluruh dan utuh. Ini adalah sebuah tantangan bagi sejarawan dan antropolog umumnya serta arkeolog maritim (bawah air) khususnya. Di samping itu, karena Sumatera terdiri daerah berbagai lingkungan budaya, ada baiknya juga bila kajian tentang lanskap budaya maritim Sumatera ini dimulai dari kajian terhadap lanskap budaya maritim masing-masing etnis yang ada di Sumatera. Sekali lagi perlu ditekankan, bahwa sebaiknya kajian yang akan dilakukan berdasarkan suatu suku bangsa atau sub-etnik, bukan daerah administratif.

Daftar Kepustakaan

- Anderson, John, *Mission to the East Coast Sumatra in M.DCCC.XXIII*. Edinburgh, London: William Blackwood, T. Cadell, Strand, 1823.
- Campo, J.N.F.M. à, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en Staatsvorming in de Indonesiache Archipel 1888-1914*. Hilversum: Verloren, 1992.
- Cortesao, Armando, *The Summa Oriental of Tome Pires*. Nendel/Leichtenstein: Kraus Reprint Limited, 1967.
- Couperus, P.Th., „De Residentie Tapanoeli (Sumatra’s Westkust) in 1852“, *Tijdschrift voor Indisch Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het (Koninklijk) Bataviaasch van Kunsten en Wetenschappen*, (IV), 1855, hal. 216-256.
- Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatra*. Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2006.
- ,,--- , *Sungai dan Sejarah Sumatra*. Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016.
- Haley, James L., *Captive Paradise, A History o Hawai’i*. New York: St. Martin;s Press, 2014.
- Jensen, J. O., Mather, R., and Gray, J., „Viewing the Future Through the Lens of Maritime Cultural Landscapes“, dalam *Sanctuary Watch*, 2011, Vol. Fall: 2-3.
- Lekkerkerker, C., *Land en Volk van Sumatra*. Leiden: E.J. Brill, 1916.
- Loeb, Edwind M., *Sumatra, Its People and History*. Wien: Verlag des Institues fuer Volkerkunde Universiteit Wien, 1935.
- Marsden, William, *The History of Sumatra* (original 1811). Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1986.
- Ministerie van Marine, Afdeeling Hydrographie, *Zeemansgids voor den Oost-Indisches Archipel* (Deel I). ‘s-Graven-hage: Mouton & Co., 1899
- Muhammad Saleh, Mahani Musa, *Masyarakat Melayu Pulau Pinang dalam Arus Sejarah*. Pulau Pinang: Penerbit Universiti Sains Malaysia, 2016.

- Osborne, Milton, *Southeast Asia: An Illustrated Introductory History*. Sydney, London, Boston: Allen & Unwin, 1985.
- Osthoff, H.L., *Beschrijving van het Vaarwater Langs de Westkust van Sumatra tusschen Padang en Tapanoeli*. Batavia: Lands-Drukkerij, 1840.
- Reid, Anthony, *Sumatera Tempo Doeloe, Dari Marco Polo sampai Tan Malaka*. Jakarta: Komunitas Bambu, 2010.
- Regeeringsalmanak voor Nederlandsch-Indie 1890*. Batavia: Landsdrukkerij, 1890.
- R.P. Soejono, "The History of Prehistoric Research in Indonesia to 1950" dalam *Asia Perspective*, Vol 12 1090, hal. 69-91.
- Tilburg, Hans Van, "Waves of History: Maritime Cultural Landscapes in Hawai'i" dalam Barbara Wyatt (ed.), *Proceedings of the Maritime Cultural Landscape Symposium*, University of Wisconsin-Madison, 14-15 October 2015.
- Watson, Trisha Kehaulani, "Hawaiian Maritime Cultural Landscapes: Integrating Knowledge Systems, Protecting Heritage Areas" dalam Barbara Wyatt (ed.), *Proceedings of the Maritime Cultural Landscape Symposium*, University of Wisconsin-Madison, 14-15 October 2015.
- Veth, P.J. *Schet van het Eiland Sumatra*. Amsterdam: P.N. van Kampen, 1867
- Webster's NewWorld Dictionary*. New York: Prentice Hall, 1994.
- Westerdahl, C., "The Maritime Cultural Landscape" dalam *The International Journal of Nautical Archaeology*, 1992, 21.1, hal. 4-14.
- Wolter, O.W., *Early Indonesia Commerce: A Study of the Origin of Sriwijaya*. Ithaca, New York: Cornell University Press, 1967.
- Yusfa Hendra Bahar, *Laporan Survey dan Inventarisasi Cagar Budaya Bawah Air di Kabupaten Pesisir Selatan, Provinsi Sumatera Barat*. Batusangkar: BPCB Sumatera Barat, 2016.
- Zentgraaff, H.G., dan W.A. van Goudouwer, *Sumatraantjes: Reise Brieven H.G. Zentgraaff en W.A. van Goudoever*. Batavia: Java Bode, nt.